Die

Niederbayerische Querbahn,

oder:

die Linien Freilassing-Altötting einer-

und

Rosenheim-Mühldorf anderseits,

Vereinigung beider auf der Längen-Achse der München-Braunauerbahn;

deren dreivereinigte Fortsetzung über Neumarkt, Gangkofen, Frontenhausen und Dingolfing nach Geiselhöring,

dann von Straubing nach Cham;

als

letztes Verbindungsglied der mitteldeutschen Süd-Nordbahn von der Adria an die Ost- und Nordsee.

Von

Karl Schnitzer.

Altötting 1868,

in Commission der J. Lutzenberger'schen Buchhandlung.

Schnitzer

Die

Niederbayerische Querbahn,

oder:

die Linien Freilassing-Altötting einer- und Rosenheim-Mühldorf anderseits,

Vereinigung beider auf der Längenachse der München-Braunauerbahn;

deren dreivereinigte Fortsetzung über Neumarkt, Gangkofen, Frontenhausen und Dingolfing nach Geiselhöring,

dann von Straubing nach Cham;

als

letztes Verbindungsglied der mitteldeutschen Süd-Nordbahn von der Adria an die Ost- und Nordsee.

Zugleich

Haupt-Grundlinie des, auf der Niederbayerischen Comité-Versammlung zu München, vereinbarten Systems, und motivirte Widerlegung der Denkschrift des Landshuter Eisenbahn-Comité;

endlich

gelegenheitliches Spiegelbild und Probestück zur Beurtheilung der praktischen Leistungsfähigkeit der (ländlichen) Volks-Schule Niederbayerns

von

Karl Schnitzer.

Altötting 1868,

in Commission der J. Lutzenberger'schen Buchhandlung.

Vorbemerkung.

Alljährlich in der Presse wiederkehrendes Hohngelächter über die 14 % (gegenüber etwa 8 % in den übrigen Kreisen) niederbayerischer Rekruten, die angeblich — in Wirklichkeit wird sie nur fingirt, wie persönliche und amtliche Wahrnehmung in vielen Fällen es konstatiren — mangelhafte Schulbildung besitzen sollen, rechtfertiget das Streben eines ächten Niederbayers, dieses häufig nur tendenziöse Halloh in die gebührenden Schranken zu verweisen.

Als Mittel zu diesem Versuch lag der Gedanke nahe, die vorliegende Gelegenheitsschrift — deren Urheber einzig an demselben Born, nämlich der niederbayerischen Dorfschule seinen Unterricht genoß, nur daß die erworbenen Kenntniße, wie in tausenden von Fällen geschieht, sorgfältiger gewahrt und gepflegt wurden, — als Prüfstein und Probestück zur besseren Beurtheilung der praktischen Leistungsfähigkeit der so viel verdonnerten niederbayerischen Volksschule, dann zugleich als Vergleichungsobjekt, gegenüber, mit äquivalenten Kräften hervorgebrachten Produkte ähnlicher Art, — der übrigen Provinzen und Volksstämme Bayerns — zu verwerthen.

Auffallendes kann in dieser Verwerthung um so weniger gefunden werden wollen, als die modernen Industrieausstellungen im Großen dasselbe thun, indem sie künstlerische und diverse Erzeugnisse verschiedener Völker und Volksstämme zur Vergleichung gegenüber stellen.

Durch dieses Beispiel sollen zugleich bessere Kräfte angeregt und ermuthiget werden, in die Schranken zu treten gegen theils unwahre, theils tendenziöse Verdächtigung, um mit Einsetzung ihrer wahren Namen für die Ehre und Wohlfahrt Niederbayerns auch auf geistigem Gebiete zu kämpfen und zu siegen.

Frontenhausen den 3. Dezember 1867.

Karl Schnitzer.

E i n l e i t u n g.

Das Mandat.

Als in der letzten Landtagssession die Vertreter der niederbayrischen Kreishauptstadt um eine rein oberbayrische Eisenbahn, nämlich um Erbauung der Linie Rosenheim-Taufkirchen-Landshut eingaben, ging ein Gefühl tiefer Entrüstung durchs ganze Unterland. Diesem Gefühle wurde von der Vils, von der Donau &c. in öffentlichen Blättern sofort und wiederholt Ausdruck gegeben, der von den Freunden der besagten Linie ebenso wieder bekämpft wurde. Im Verlaufe des Streites und Widerstreites wurden von den Comite's von Landshut und Straubing längere Denkschriften angekündigt.

Den wahren Interessen entspricht aber weder die Leitung über Landshut noch über Straubing, sondern allein ab den Spaltpunct zwischen Gangkofen und Frontenhausen über Dingolfing nach Geislhöring, dann Fortsetzung von Straubing nach Cham.

Gegenüber der minderberechtigten Ansprüche der zwei größeren Städte konnten die der a priori berechtigten nicht unvertreten bleiben. Wer sollte nun die Vertheidigung der berechtigtesten Linie vorbereiten?

Wohl Wenige, die nicht ihr Brod dabei verdienen, haben ein so lebhaftes Interesse an Eisenbahnen und Telegraphen genommen, und den Einfluß dieser wunderbaren Verkehrsmittel der Neuzeit auf das Völkerleben und die gesellschaftlichen Verhältnisse zu beobachten, nach seinem wahren Werthe zu schätzen und festzustellen sich bemüht, als der Verfasser dieser wenigen Aufsätze. Dieses hervorragende Interesse an diesen merkwürdigen Erfindungen des menschlichen Geistes, deren practische Einführung ins wirkliche Leben, die staunenswürdigsten Anstrengungen und Erfolge in Mechanik und Bautechnik und die Ausdauer

in Ueberwindung bis daher für unbesiegbar gehaltener Hindernisse und Schwierigkeiten — dieß gibt den Schlüssel zur Erklärung der besondern Aufmerksamkeit und Vorliebe, die er dem Bau und der Anlage der Eisenbahnen in Bayern und vorzugsweise in Niederbayern zugewendet.

Als diese Frage vor etwa 14 Jahren an die heimathliche Provinz heranzutreten begann, trat er auch schon für deren Interessen in die Schranken der Oeffentlichkeit.*) Die Aussicht auf verfehlte Anlage, die heute in maßgebenden Kreisen zur nicht geringen Genugthuung des unermüdeten Kämpfers, ohne auf Widerspruch zu stoßen, zugestanden wird, führte ihn in dauernden, wenn auch erfolglosen Kampf. Doch was kümmert den ehrlichen Kämpfer überhaupt der Erfolg oder Nichterfolg, besonders wenn schon nach Verlauf von wenigen Jahren der Sieg des gegnerischen Princips von der öffentlichen Meinung und in höchsten Kreisen beklagt wird?

Wie ein unerschrockener Schiffer, der im überstandenen Sturme einen Theil seiner Schätze über Bord werfen mußte, bei den Anzeichen eines neuen Ungewitters mit aller Manneskraft zu neuem Kampf sich rüstet, um Schiff und Waarenrest aus der erneuten Gefahr zu retten; wie der tapfere Krieger nach verlorner Schlacht die letzte Position vertheidigt, um dadurch sich und die Seinigen vom Untergange zu retten, so treffen die Anzeichen neuer Hoffnungen, daß Niederbayern endlich mit einer Bahnanlage bedacht werden soll, und neuer Befürchtungen vor einer wiederholten Auflage gemachter Fehler den Verfasser auf demselben Posten, den er unbestritten und unbeneidet im früheren Kampfe einnahm.

Als leisen Wink von Beruf, das allgemeine Beßte zu vertreten, glaubt der Verfasser betrachten zu sollen, daß ihn die Vorsehung gerade wieder eine neue Heimath finden ließ, wo seine nicht ganz ungewöhnliche Begabung und Thatkraft, gepaart

*) Es geschah dieß in vielen Zeitungsartikeln u. endlich in dem Schriftchen: „Die Eisenbahn von Landshut an die Donau. Landshut 1856."

mit Anspruchslosigkeit und Uneigennützigkeit, in der Entscheidungsperiode Bedürfniß zu sein scheint, nicht nur gegnerischem Uebermuthe entgegen zu treten, sondern auch den Muth in der Reihe der Interessenten zu beleben und aufrecht zu erhalten, und wo noch anderweitige Felder rationeller Oekonomie für seine Thätigkeit reservirt zu sein scheinen. Gegenüber moderner Gottesläugnerei und scheingelehrter Verranntheit, die den Menschen vom Affen abstammen läßt, wird dieß Argument kaum Gnade finden. Als Beweis, wie sehr alle persönlichen Motive gegenüber vollendeten Thatsachen in den Hintergrund treten müssen, mag die Notiz dienen, daß er für die Wahl des nämlichen Ortes als Knotenpunct so feurig und energisch kämpft, als er vor 11 Jahren entgegen war, weil die Grundlage, wenn auch unrichtig gewählt, jetzt nach geometrischen und geographischen Verhältnissen auf eine Art verwerthet und vervollständigt werden muß, welche die Fehler der unsprünglichen Anlage verbessert, wo nicht ganz aufhebt.

Wie der Stahl in widerstrebenden Elementen, Feuer und Wasser, geschmiedet, gehärtet und brauchbar gemacht wird, so wird Talent und Auffassungsgabe im Widerstreit der Interessen, die Urtheilskraft in den eingehenden Studien, die nothwendig sind, in der Presse aufzutreten, ohne „heimgehaut“ zu werden, erprobt und gestählt.

Der Anklang und Beifall, die Unterstützung, welche die in den letzten drei Jahren in der Tagespresse vom Verfasser gelieferten Aufsätze „zum niederbayrischen Eisenbahnnetz“ öffentlich und stillschweigend fanden, flößten ihm neuerdings Muth und Vertrauen ein. Die Erkenntniß der Größe der Gefahr, die Südniederbayern durch das rücksichtslose Vordrängen minderberechtigter resp. bereits befriedigter Sonder- oder Ortsinteressen droht, verleiht ihm Kraft und Begeisterung, allein, im schlichten Gewande primitver Schulbildung, mit dem glatten Kiesel der geographischen und thatsächlichen Wahrheit in der Tasche bürgerlicher Denk- und Anschauungsweise und ungekünstelter angeborner Logik, bewaffnet mit der Schleuder des

gesunden Menschenverstandes und ländlichen Mutterwitzes — so einfach wie der Hirtenknabe David — den im Strahlenglanze des Gewandes vollendeter Erziehung, wissenschaftlicher Bildung und auserlesener Intelligenz, im schützenden Panzer hohen Ansehens und hervorragender Amtsstellung, in der Fülle des Rüstzeuges vollständig zu Gebote stehender literarischer und pecuniärer Mittel ausgestatteten Goliathen — bereits gesättigter Vorberechtigung und bestechender doctrinärer und sophistischer Principienreiterei entgegen zu ziehen.

Nicht Aussicht auf Ehrenstellen, Belohnung oder Vortheile, nein, die Liebe zu seinen Mitbürgern, die Liebe zu seinen biederen Landsleuten, Mitgenossen und ihren Nachkommen in den betreffenden Gebieten die Klarheit der Erkenntniß des socialen Abgrundes, in den der Sieg der Sonderinteressen ihre ganze Volkswirthschaft stürzen müßte, endlich das Bewußtsein, als schlichter Bürger in den ersten Reihen der Phalanx für das Recht Niederbayerns und die Wohlfahrt seiner zukünftigen Generationen mit Unerschrockenheit und Ausdauer zu kämpfen, — ein unter den gegenwärtigen Umständen heroischer Entschluß — alle diese Gründe sind das Mandat des Verfassers.*)

---

*) Anmerkung und Nachschrift des Verfassers. Wahrlich! der Verfasser hat sich nicht geirrt. Die neueste Schrift: „Die „nördliche Verlängerung der Brennerbahn in Bayern, verfaßt vom Eisenbahn-Comité Landshut" (Landshut, ohne Jahreszahl) hat die Nichtbeachtung der Beschlüsse der gesammten Provinzialvertretung oder die Unlojalität der Absichten des angeführten Comité gegen die Interessen der Gesammtheit genügend dokumentirt. Ein Stern erster Größe ist am Landshuter Eisenbahnbauhimmel erschienen, wirft aber seine Strahlen hellleuchtend stets über die Kreisgränze hinaus. Niederbayern soll sich im Wiederschein — aber auch nur in diesem — sonnen. Diesem Sterne stand eine glänzende Laufbahn offen, wenn ihn nicht ein Unstern in die (Eisen-) Bahn der Irr- oder Wandelsterne geführt hätte, wodurch er ein Unglücksstern für Niederbayern zu werden droht. Unbezeichenbare Voreingenommenheit betet das goldene Kalb an, das in der eben bezeichne-

Wer sind „Wir?“

Es dürfte für den freundlichen Leser und Gönner dieser Schrift nicht ganz unerwünscht sein, zu erfahren, was oder wen der Verfasser unter dem unscheinbaren Fürwort „Wir“

---

ten Schrift vollständig und wunderbar gezeichnet ist, das wohl schon vorher existirte, resp. in einzelnen Köpfen spuckte, aber erst durch diese importirte Himmels-Erscheinung seinen blendenden Schein empfing, den aber unbebrillte Augen nicht als wirkliches Licht, — sondern als das, was er ist — als eitlen Schein erkennen. Solcher Götzendienst, kaum entschuldbar, wenn die Kreishauptstadt noch nicht ins Bahnnetz gezogen wäre, stellt sich angesichts des Bestehens dieser Thatsache als reine Abgötterei oder zauberische Verblendung dar.

Die Spekulation auf die Schweigsamkeit der Provinzler, der allegirten Denkschrift gegenüber, dürfte jedoch fehl gegangen sein. Das Landshuter Projekt kann nur gegen den Willen und feierlichen Protest der Niederbayern realisirt werden.

Die Tendenz des Büchleins von 93 Seiten ist halb revolutionär gegen den so heilig gehaltenen Kult der Heutzeit, gegen die Majoritätsbeschlüsse überhaupt, hier die der Provinzial-Vertretung, des Handels-, Gewerbs- und Landrathes, halb egoistisch, halb selbst gegen die wohlverstandenen Interessen der Kreishauptstadt.

Unvolkswirthschaftlich in der Hauptsache. Sie beschäftiget sich hauptsächlich mit Bahnen, die uns nichts angehen, oder noch in ferner Zukunft stehen; besonders aber mit einer zweiten Bahn von München (Starnberg) nach Innsbruck, die uns nur entfernt berührt, wird sie gebaut oder nicht: denn der Schwerpunkt der niederbayerischen Querbahn beruht auf den Verkehrs-Linien Salzburg-Regensburg und ihren Fortsetzungen, dann erst Tyrol-Böhmen und Hinterländer.

Niederbayern hat es nur wenige Absätze gewidmet, worin auch keine Klage über dessen Vernachlässigung, kein ausführbarer Vorschlag für Verbesserung des Verkehrswesens Platz gefunden. Wie sollte dieß auch anders sein? Beantragt doch die Schrift selbst das Allerschlimmste, das dieser Provinz angethan werden könnte: dessen Ausschluß aus dem Weltverkehre. Diese Merkmale kennzeichnen das Machwerk, nebst dem Mangel

verstanden wissen will. „Wir" sind zunächst der Verfasser und das Route-Comité mit dem Vorort Dingolfing und den Beiorten Geislhöring, Frontenhausen, Gangkofen, dessen Mitglied und freiwilliges Organ Er zu sein die Ehre hat. In zweiter Linie die Magistrate und Gesammtbevölkerung dieser Orte als in unmittelbarer lebendiger Verbindung mit dem Route-Comité stehend. In dritter: alle jene Magistrate und Gemeindeverwaltungen der Bevölkerung jener Gegenden, deren Wohnorte in die Wirkungswelle irgend einer vorgeschlagenen Bahn zu liegen kommen, die bewußt oder unbewußt, in offenbarer oder stillschweigender Uebereinstimmung mit dem Verfasser und dessen Projecten sich befinden, endlich aller jener, deren Interessen in höherem oder minderem Grade durch diese Schrift vertreten werden.

---

aller Beziehungen zu Niederbayern, genügend, als das Produkt importirter Größen, die mit den Interessen, Wünschen und Bedürfnissen desselben ausser Zusammenhang stehen. Ueberall blickt der Neuling auf diesem Feld heraus. Das vorgeschlagene System selbst ist **ganz ohne innere Wahrheit** und **Harmonie, ohne tiefes Studium** der **Situation.** Früher vorgeschlagene Linien sind wieder fallen gelassen, die allerunwahrscheinlichsten (Neufahrn, Obertraubling 2c.) adoptirt. Die wenigen Strecken, die im Vizinalbahnsystem brauchbar erscheinen, erzeugen durch Ueberfüllung den Eindruck der Unausführbarkeit in diesem Jahrhundert. Die Unruhe, die aus der Schrift entgegentritt, wird durch die vielen Distanz-Angaben nur vermehrt, die hinwiederum als fremdartiges Beiwerk erscheinen, wohl auf die Denkfaulheit gemünzt. Sie passen schon darum nicht gut zur concreten Frage, weil sich diese nur um Bebauung eines — im Verhältniß zum allgemeinen System — wenig ausgedehnten Feldes im umspannenden Bahnrahmen handelt.

Das Kärtchen ist in so kleinem Maßstab angelegt, daß sich die Absicht auf Täuschung des großen Haufens sofort abspiegelt. In solchem Maßstab erscheint die Linie freilich gerade. Wäre eine Karte von einem Pol zum andern in gleichen Raum gedrängt worden, wäre dem arglosen Auge die Naturnothwendigkeit des landshuter Projekts als selbstverständlich erschienen, und kein theoretischer Beweis mehr nöthig gewesen.

Vorzugsweise ist dieß die Bevölkerung der Gegenden am rechten Donauufer, von der Ostbahn bis zur München-Salzburger-Bahn, approximativ auf eine Viertelmillion geschätzt, die von diesen Projekten sehr interessirt wird. Mit etwa eben so viel an und links der Donau, die minder nahe berührt wird, ergibt sich die Kleinigkeit von einer halben Million, der weitaus größten Mehrheit in Nieder- und etwa 100,000 in Oberbayern, die in Mitleidenschaft gezogen, deren Interessen da vertreten werden, und das sind

„Wir."

Hier muß die Bemerkung eingeschaltet werden, daß das Schlagwort „entweder die Bahn ganz nahe zum Orte her oder recht weit weg" unrichtig ist. Der volkswirthschaftliche Nutzen einer Bahn nimmt zwar in demselben Verhältnisse ab, wie die Entfernung zunimmt; aber bis die Differenz eine beträchtliche wird, ist er immer bedeutend und volkswirthschaftlich wesentlich.

Die Eisenbahnen sind nicht, wie die Straßen, gleichzeitig mit den Ortschaften aus dem Boden gewachsen und müssen sich daher schon ihrer Natur nach, und weil sie gleichsam als Nachgeborne später kommen, den bestehenden örtlichen Verhältnissen fügen und sich in diese einpassen. Ihre Haltplätze kommen daher nie in den Ort selbst, sondern in größere oder geringere Entfernung von demselben zu liegen. Aus diesem Umstande entspringen selbst für den unmittelbar berührten Ort Lade- und Transport-Kosten. Die ersteren bleiben sich für den ganzen Wirkungskreis der Bahn so ziemlich dieselben und nur letztere differiren. Die Differenz ist aber so lange unwesentlich, bis sie z. B. einen Schäffel Getreide oder die mit einer Wagenladung Kohlen erzeugten Fabrikate fühlbar vertheuert.

Ebenso ist es bezüglich des Reisens: wegen ½ — 1 oder ein paar Stunden Entfernung ist das Reisen nicht wesentlich theurer oder mit fühlbaren Zeitversäumnissen verbunden.

Da aber die Eisenbahnen nicht nur Vortheile darbieten, sondern auch nicht zu unterschätzende Nachtheile mit sich bringen, die ebenfalls in demselben Maaße abnehmen, in welchem die Entfernung wächst, so gleicht sich Vor- und Nachtheil so ziemlich aus, und es ist ein Ort, der auf flachem Terrain mit guten Straßen 1 oder 2 Stunden von der Bahn abliegt, volkswirthschaftlich noch nicht wesentlich und absolut geschädigt.

Abhandlung.

I.

Bayern.

Die unvergleichliche Centrallage Bayerns in Mitte Deutschlands und Westeuropas, ja gewissermaßen der ganzen civilisirten Welt mit seinem in dieser Situation doppelt schwer wiegenden nicht unbeträchtlichen Umfange, ist wie kein anderes Land von gleicher territorialer Ausdehnung zu einem vervollkommten Eisenbahnnetz berechtigt und bemüßigt und natürlich dazu befähigt. Die wichtigsten und bevölkertsten Culturländer umlagern es nach allen Himmelsrichtungen, und die thätigsten Völker des Erdbodens reichen sich über Bayern die Hand, müssen über seine Flächenausdehnung ihre kürzesten Verkehrswege zu bahnen suchen.

Trat diese commerzielle Thatsache bisher noch nicht so auffallend hervor, wie es sachgemäß sein müßte, so ist die Ursache nur zu suchen in dem bisherigen Mangel von Eisenbahn-Alpenübergängen, der nicht nur dem bayerischen, sondern dem ganzen westeuropäischen Bahnsysteme den Charakter einer ungeheueren Sackgasse aufnöthigte. Bayern mit seiner geographischen Lage längs der Mitte des kolossalen Alpengebirges bildete

den Südostrand dieses dadurch abgeschlossenen Verkehrsraumes, mußte den Druck dieses Bannes am meisten empfinden. Die Eröffnung der Brennerbahn hat diesen Bann in einer Bayern überaus günstigen Stelle endlich gebrochen, und bald dürften weitere Breschen in diesen ungeheueren Steinwall in südöstlicher Richtung von Salzburg nach Bruck an der Mur und Triest und in südwestlicher durch die Bodenseegürtelbahn getrieben werden.

Zwar hat der Eisenbahnbau in Bayern im Ganzen und Großen und insoferne einen gewissen, nicht zu unterschätzenden Sättigungsgrad erreicht, daß seine Linien im Allgemeinen so ziemlich nach allen Himmelsrichtungen sich ausstrahlen und in Ost, Nord und West sich an die Netze der Nachbarländer anschließen. Allein auf der Karte betrachtet machen diese Zickzackrisse mehr den Eindruck des zufälligen Verlaufes eines Blitzstrahles, als den eines geordneten und wohldurchdachten Planes.

Besonders die innere Ausfüllung des Rahmens erscheint noch spärlich und lückenhaft und es ist thatsächlich die rasche Vervollständigung im Interesse der Gleichberechtigung, Entwicklungsmöglichkeit und Population aller Gegenden und Volksstämme Bayerns der allgemeine, allseitige, ja hervorragendste Volkswunsch im ganzen Königreiche, die brennendste Frage auf nicht politischem Gebiete.

Der Bahnbau in Bayern machte auch einen erträglichen Fortgang, bis in neuerer Zeit in der gegenwärtigen Landtagsperiode — ganz im Widerspruche mit den allgemeinen Intentionen wenigstens der Kammer der Abgeordneten — die Gesetzgebungsfactoren den sogenannten continuirlichen Bahnbau bevorworteten, welcher Bevorwortung die kgl. Regierung leider mit nur zu ängstlicher Sorgfalt entsprach.

Gleichviel durch welche Gründe oder Scheingründe dieser unseligste Beschluß gefaßt wurde, — er könnte auch eine unnöthige und ungerechtfertigte Conzession an's Geldbrotzenthum genannt werden — so lange es eine Verfassung in Bayern gibt, hatte er eine so folgenschwere Tragweite, daß seine Wirkungen weit über Bayern, Deutschland, ja über die Continental-

grenze hinausreichend, nicht nur den gegenwärtigen, sondern auch den künftigen Generationen noch wie ein Bleigewicht sich fühlbar machen müssen.

Das, zur Zeit jenes merkwürdigen Beschlusses in Bayern in Abundanz vorhandene bayerische und außerbayerische Capital, das zum raschen Bau hereingezogen worden wäre, wurde beschäftigungslos, wanderte über's atlantische Meer, aus Bayern allein über hundert Millionen*), um sich jenseits beim zerstörenden Kriegshandwerk zu engagiren, der transatlantischen Industrie und Spekulation auf die Beine zu helfen, und wenn je, werden Generationen vergehen, bis es wieder zurückkömmt. Unsere schon seit dem italienischen Kriege überschüssigen, auf Halblohn gesetzten Arbeitskräfte wurden auf Lungerei gesetzt, die günstigen Baujahre mit wohlfeilen Lebensmitteln versäumt, Bayern im Bahnbau um Jahrzehnte zurückgeworfen und dessen materielle Mittel um Millionen geschädigt. Wem läge der schleppende Gang des Baues der fränkischen und der Starnberg-Weilheimer-Bahn nicht noch wie ein drückender Alp auf der Brust? Jedem patriotischen Volkswirth mußte bei solcher Geduldprobe das Herz bluten.

Durch den rüstigen Fortschritt des Bahnbaues in den Nachbarstaaten wurde Bayern überflügelt und in der Wahl der Anschlußpuncte beeinträchtigt. Der Schneckengang des Eisenbahnbaues in Bayern wurde zum gerechtfertigten Spotte in allen Gesellschaftskreisen und in bayerischen und außerbayerischen Witzblättern. Die vorjährige Kriegskrisis überraschte Bayerns Bahnwesen vollständig in Halbheit und Stückwerk; Millionen haben die Transporte mehr gekostet in Quartier und Zeitversäumniß, weil gewisse Bahnen, vorzugsweise die nach der Haupt-Landesfestung Ingolstadt, längst projectirt und bewilligt, aber nicht vollendet und brauchbar gemacht worden waren. Und als nach dem Friedensschlusse die Krisis der Arbeitsstockung herantrat, war die bayerische Regierung in der anormalen Lage,

*) Süddeutsche Presse.

daß sie den armen, durch den Krieg beschäftigungslos gewordenen Arbeitern keine öffentliche Arbeit im ganzen Königreiche anweisen konnte, um sie vor Hunger, und die betreffenden Heimathgemeinden vor Belastung zu schützen. Gott allein mag es wissen, wie viele Rechtschaffene durch diesen Mangel an Arbeitsgelegenheit auf Abwege gerathen, in Strafanstalten internirt, und wie viele dadurch zu Stromern und hoffnungsvollen Zuchthauscandidaten herabgedrückt worden sind. So konnte es kommen, daß dieselbe Kammer, die diesen verderblichen Beschluß sanctioniren half, die Eisenbahnbaufrage gar nicht mehr ventiliren kann, ohne daß Redner zu Dutzenden aufständen, um (sprichwörtlich) ihre Eisenbahnschmerzen vorzutragen, ohne daß ein Sturm von Petitionen und Deputationen aus allen Gegenden des Landes heraufbeschworen würde. So konnte es kommen, daß der Herr Handelsminister in der vorvorigen Landtagssession zu erklären sich gezwungen sah, daß die kgl. Regierung gar keine Bahnbau-Anträge entgegen nehmen könnte.

Unter allen Provinzen des Landes ist es wieder Niederbayern, das unter jenem Beschluße am meisten litt, indem seine berechtigten Ansprüche dadurch mit einem plausiblen Vorwande auf die lange Bank geschoben wurden.

Doch was hilft alles Jammern und Klagen über Dinge, die bereits der Geschichte angehören, wollen wir vielmehr hoffen und vertrauen auf die Weisheit der jetzigen Regierung, auf die Männer dieses folgenschweren Beschlusses, daß sie auch wieder den Muth haben werden, das Joch dieses schädlichen Plunders über Bord zu werfen, die kgl. Regierung zu energischer Wiederaufnahme des raschen Fortbaues zweckdienlich aufzufordern und zu unterstützen, um durch rastlosen Eifer das Versäumte möglichst wieder nachholen zu können.

Die ihm zur Hauptfolie dienende Befürchtung vor Minderung der Bahnrente ist in Bayern überall nicht eingetreten, ja sie hat sich ins förmliche Gegentheil verkehrt.

Auch die Querbahn und ihre Annexe werden die Rentabilität der Ostbahn und des ganzen bayerischen Systemes nicht mindern, sondern in ihrer unausbleiblichen Verlängerung nach Südöstreich und Triest in einem nie dagewesenen Grade steigern. Diese Naturnothwendigkeit bringt zur Geltung den längst aufgestellten Satz des Verfassers:

„Die unvergleichliche Centrallage Bayerns ist die beßte Garantie für die hohe Rentabilität der bayerischen und niederbayerischen Bahnsysteme.“

II.

Niederbayern.

Eine der gesegnetsten Provinzen und eine der kostbarsten Perlen der Krone Bayerns, das nicht nur Produkte in reicher Fülle und Mannigfaltigkeit erzeugende und ausführende, sondern auch eine äquivalente Summe einführende und konsumirende, somit einen unermeßlichen Tauschhandel treibende Niederbayern, ist in Bezug auf das Eisenbahn- und Telegraphen-Netz, das Bayern überdeckt und dessen nationalen und internationalen Verkehr vermittelt, die vernachlässigteste. Sein einziger Bahnstrang, die Ostbahn, betritt bei Moosburg die Grenze Niederbayerns, und gleichsam schüchtern, als bereue sie den Eintritt in seine Fluren, sucht sie schon von Landshut aus peripherisch die nördliche Grenze des Kreises, um möglichst bald die Parallele des Donaustromes zu gewinnen. Sie vermählt sich mit diesem mächtigen Natursohne bei Straubing, um an seiner Seite Bayerns Gauen zu enteilen. Schäumend zürnt der tausendjährige nasse Lastträger Niederbayerns über die ihm gegen seinen Willen angetraute moderne Concurrentin und murmelt laut verständlich: daß ihre Dienste an seiner Seite für die Provinz nur halben Werth haben könnten: und da hat der alte Bursche recht.

Einen Hauptwerth hat übrigens die Ostbahn dadurch, daß sie den drei größeren Städten Nieder-

bayerns das ihnen gebührende Vorrecht gewährt, so daß der zukünftige Bau ganz nach der geographischen und volkswirthschaftlichen Situation ohne ausschließliche Rücksicht auf das Städteinteresse angelegt werden kann.

Die Vernachläſſigung Niederbayerns ist officiell constatirt. Der Unterschied beträgt nach Kammerverhandlungen 60%, nämlich auf je 100 Stunden Bahnlänge in den übrigen Kreisen und auf 160 in Oberbayern kommen erst 40 in Niederbayern. Werden aber die im Bau begriffenen und verfassungsmäßig bewilligten Strecken Braunau-München-Ingolstadt-Eichstädt-Pleinfeld-Gunzenhausen, dann Schweinfurt-Kissingen und Miesbach-Schliersee mit eingerechnet, so stellt sich ein noch viel ungünstigeres Verhältniß heraus. Würde der locale Werth der Donaubahn für die speziellen Interessen Niederbayerns (wohlverstanden ohne einen Tadel über die unbestrittene Wichtigkeit derselben für den internationalen Verkehr aussprechen zu wollen) der neben dem wohlfeilen Donauverkehr doch nur ein halber sein kann, mit proportionaler Ziffer abgerechnet, so würde sich die Länge des niederbayerischen Bahnantheils noch um $\frac{1}{3}$, also auf 20 — 30 Stunden reduziren und der Prozentsatz seines Antheiles auf eine Kleinigkeit herabsinken. Doch wir bedürfen nicht dieser keineswegs ganz verwerflichen Anlegung des Werthmaaßes auf die Länge der Strecke, auch ohne sie stellt sich ein so ungünstiges Verhältniß für Niederbayern heraus, daß sein Ruf nach verfassungsmäßiger Geichstellung mit den übrigen Provinzen des Königreiches vollkommen berechtigt erscheint.

Die bayerische Verfassung gewährleistet neben gleichen Pflichten und Lasten auch gleiche Rechte und Vortheile allen Staats-Angehörigen und allen Landestheilen. Die Steuerquote Niederbayerns ist dieselbe geblieben wie in den übrigen Provinzen, deren volkswirthschaftliche Entwicklung, durch Eisenbahnen und Telegraphen bereits durch $\frac{1}{4}$ Jahrhundert unterstützt, großartige Fortschritte machen konnte. Noch mehr: Mit seinem schweren Gelde wurden die Bahnen in den übrigen Kreisen

gebaut; die durch den Bahnbau verursachte Schuldenlast ist gleichmäßig auf seine Schultern gewälzt worden, aber für seinen eigenen Aufschwung hat man keinen Kreuzer ausgegeben. Niederbayern trägt alle Nachtheile der Eisenbahnen, aber kein einziger Vortheil derselben kommt ihm zu Gute. Kaum Weniges wird verwendet, seine volkswirthschaftliche Entwicklung zu unterstützen.

Es scheint die Neigung vorzuherrschen, Niederbayern als die Melkkuh, als den Sündenbock der übrigen Provinzen Bayerns zu betrachten, wenigstens gewisse höhnende Entäußerungen in Fortschrittsblättern lassen diese Annahme gerechtfertigt erscheinen. Als aber bei dem im vorigen Jahre stattgefundenen Truppenmarsch der Aufenthalt im nördlichen Bayern den Söhnen des vielgeschmähten Niederbayerns spezielle Einblicke in die Wirthschaftsverhältnisse der eigentlichen bäuerlichen Bevölkerung (in Städten ist überall wenig Unterschied) der fränkischen Kreise gestattete, konnten sie wenige Eindrücke von wirklichen Vorzügen mit heimbringen. Ein wissenschaftlich gebildeter Landsmann, der als Bataillonsarzt den Feldzug mitmachte, der einmal in einem ganzen Dorfe keinen menschenwürdigen Abort finden konnte, wie man ihn in Niederbayern fast bei jeder Hütte findet, verwahrt sich seitdem energisch gegen den höheren Grad der bäuerlichen Cultur Frankens. Unsere jugendlichen Trotzköpfe, die als Rekruten*) die Namensunterschrift verweigern, wenn sie glauben, sie wäre nicht schön genug, und woraus die Doctrinäre eine Wichtigkeit machen, als würden die Felder

*) An einem solchen Rekruten ist wohl ein Professor, nicht aber der verständige und tüchtige Arbeiter, der rechtschaffene Haus- und Familienvater verloren. Er nützt der Gesellschaft viel mehr, als ein davongejagter Student oder gar ein erbärmlicher Soldschreiber, der Niederbayern aus dem Dunkel der Namenlosigkeit beschimpft und begeifert, ohne es selbst zu kennen. Könnte das Lesepublikum die Person und Verhältnisse eines solchen Subjektes kennen, die destructiven Artikel würden wenig Furor machen. Darum heraus mit den Namen für sogenannte Leitartikel von allen Parteien!

mit der Schreibfeder bearbeitet und auf Lumpenpapier reiche Erndten erzielt, konnten aus den Gegenden der hochgelobten Geistesbildung wenig practische Vortheile für die Landwirthschaft erspähen und ist auch die Achtung vor der gelehrten Bauernwirthschaft nicht sehr hoch gestiegen.

Die Kluft der Ungleichheit und Vernachlässigung Niederbayerns wächst proportional mit jedem Schritte der Bahnverlängerung in den übrigen Theilen des Königreiches und wenn nicht ernstlich Hand angelegt wird zur Ueberbrückung derselben, droht ein Abgrund daraus zu werden, der den Wohlstand Niederbayerns verschlingt. Aus dem als dumm und träg verschrieenen Niederbayern sind über den Eisenbahnbau schon mehr Correspondenzen in die Oeffentlichkeit gedrungen als aus allen übrigen Kreisen zusammen (welche Thatsache die Richtigkeit des Maßstabes, der an die Elementarschulkenntniß der Rekruten und durch sie auf das Allgemeine angelegt werden will, bedeutend beeinträchtigt), alle nehmen nach und nach einen gereizten Ton an, der sich allmählig bis zum Schmerzensschrei steigert, der weit über Bayerns Grenze hinausgehört, arge Schlaglichter, wo nichts Schlimmeres, auf seine verfassungsmäßig garantirte Gleichberechtigung aller Volksstämme werfen müßte.

Wahrlich wir mißgönnen nicht unsern Mitbrüdern in Oberbayern, Pfalz und Oberpfalz, Franken und Schwaben ihre Bahnsysteme, auch nicht die Summen niederbayrischen Geldes, die durch den Bau derselben in den Schwesterprovinzen in Circulation gesetzt wurden; aber nachdem der Bahnbau in jeder von ihnen einen gewissen, beziehungsweise befriedigenden Sättigungsgrad erreicht hat, wäre es lieblos, ja ungerecht von ihnen, wenn sie Niederbayern nachträglich nicht das gleiche Maaß der materiellen Vortheile, die die modernen Verkehrsmittel mit sich bringen, gewähren wollten, das ihnen schon vorher auch mit dem schweren Gelde Niederbayerns geschaffen, und für das letzteres mit einer bedeutenden Schuldenlast auch mitbelastet wurde. Also auch unsern Bruderstämmen gegenüber muß unsere Hintansetzung constatirt

und laut ausgesprochen werden, welchen allgemeinen, tiefgehenden Mißton eine vage Vertröstung ihrer berechtigten Ansprüche in der Bevölkerung Niederbayerns nur noch vermehren müßte.

Will Jemand einen großen Baum umpfropfen, daß er sich verjünge, veredle und wieder reichere Früchte bringe, so wirft er klug die alte Astkrone ab, um auf die dann entstehenden jungen, kräftigen Triebe das edle Reis mit Aussicht auf Erfolg setzen zu können. Die jungen Triebe unseres Volkswirthschafts-Baumstammes sind die modernen Verkehrsmittel und insbesonders Eisenbahnen und Telegraphen. Auf sie kann leichter die gesellschaftliche Ordnung gepflanzt werden, weil der frische Lebenssaft des ungeahnten Verkehrs bereits eingeströmt, eingebürgert, in ihnen verkörpert ist. Nur in Niederbayern will das umgekehrte Verfahren eingeschlagen werden. Das wilde unerprobte Reis der Socialgesetze soll ohne vermittelnden Uebergang auf die harte Rinde der alten Volkswirthschaftsverhältnisse gesetzt und dasselbe also gleichsam mit gebundenen Händen (den andern Provinzen gegenüber) in das unbekannte Fahrwasser der Socialgesetzgebung geworfen werden. Ja man scheint sich nicht zu sehr zu beeilen, den nothwendigen Verjüngungsproceß gleichzeitig mit der neuen Ordnung eintreten zu lassen, oder doch mit entsprechender Raschheit nachholen zu wollen. Niederbayerns Gewerbefleiß braucht den Vergleich mit dem seiner Schwesterprovinzen keineswegs zu scheuen. In jedem Landstädtchen und jedem Marktflecken lassen sich Gewerbemeister finden, deren Erzeugnisse vollständig ebenbürtig sind den der übrigen Provinzen. Und wenn sich bisher keine Großindustrie ausbildete, so kommt dieser Rückstand — soweit er der Agricultur nicht überhaupt überall anklebt — auf Rechnung des Mangels rascher und wohlfeiler Verkehrsmittel.

So sehr begründet, so thatsächlich wahr die Klagen über die Vernachlässigung Niederbayerns im Eisenbahnbau auch sind, so ungünstig die Verhältnisse für dasselbe sich gestalten, so wenig wäre es ein richtiges Verständniß der Sachlage, wollte man die Ursache dieser Vernachlässigung — soweit sie nicht in

der Langsamkeit des Bahnbaues überhaupt begründet — der Regierung allein in die Schuhe schieben. Die exponirte Lage der Provinz, am Süd-Ostrand des bayerisch-deutschen, resp. cisalpinischen Bahnsystemes, der Mangel an Alpenübergängen ꝛc. entschuldigen einigermaßen die traurige Sachlage. Aber eine Bahnverbindung Regensburgs mit Salzburg und Reichenhall via Geislhöring, Oetting-Freilassing wäre schon lange angezeigt gewesen und auch die Fortsetzung der Tyroler Bahn ab Rosenheim nach Geislhöring hätte gleichzeitig mit Eröffnung der Brennerbahn ohne Ueberstürzung zusammenfallen können. Nachdem aber die Brennerbahn vollendet, und mit ihr das Thor des Südens eröffnet und das nordeuropäische System wie mit einem Zauberschlage mit dem südeuropäischen verbunden, mithin die der Eisenbahnzeit vollständig widerstrebende Scheidewand gefallen, ist eine neue, unschätzbare Aera mit wohlberechtigter Aussicht auf einen unermeßlichen Verkehr hereingebrochen. Wie ein electrischer Funke wird diese langersehnte Thatsache das ganze bayerische Bahnsystem erschüttern und neu beleben.

Niederbayern bringt die vollendete Brennerbahn und die Eröffnung der Arbeit von Bruck a. d. Mur nach Leoben die ersten, greifbaren Anhaltspunkte einer practischen Grundlage für sein zukünftiges System, auf welcher eine vernünftige Fortentwicklung denkbar, ja unausbleiblich ist. Vermuthlich hat sich die östreichische Regierung schon vor Beginn des Baues von der bayerischen die Zusage erwirkt, daß letztere die Verbindung zwischen Tyrol und Böhmen vollendet, welchen Zweck die Querbahn von Rosenheim nach Cham zu erfüllen hätte. Da aber Bayern wahrscheinlich freigestellt bleibt, welchen Weg es dabei einschlagen will, wenn dieser im Allgemeinen die gerade Linie einhält, so steht seine Regierung und Volksvertretung nunmehr vor der interessanten Alternative, ob sie für Niederbayern überhaupt etwas thun wollen oder nicht. Die Brennerbahn ist aber nicht das einzige Vehikel, auf dem der Nordsüdverkehr in Bezug auf Altbayern beschränkt bleibt, in kurzer Zeit wird auch die Verbindung in südöstlicher Richtung:

Salzburg, Bruck a. d. Mur, Triest hergestellt werden müssen. Im Verluste Venetiens liegt für den Kaiserstaat die zwingende Nothwendigkeit, rascher Hand an diese Verbindung zu legen, als dieß ohne ihn nothwendig gewesen wäre. Diese Linie ist wiederholt projectirt, die Entfernung nicht sehr bedeutend (etwa 36 Stunden) und sogar die Schwierigkeiten sollen nicht übergroß sein. Wird bis dahin die Strecke Freilassing-Oetting hergestellt, so vermittelt die Querbahn auch diesen Verkehr und es wird dadurch Niederbayern dieselbe Stellung im Wirbel des Verkehrs erhalten, die ihm gebührt, die es so eifrig anstrebt und die seinen Bedürfnissen endlich Rechnung tragen wird.

Je mehr sich aber der längst ersehnte Zeitpunct naht, an dem Hand ans Werk gelegt werden soll, auch in Niederbayern mit einem Netzbau zu beginnen, desto bedauerlicher tritt der Widerstreit der Localinteressen hervor. Jede von den drei Großstädten (wenn man sie so nennen darf) will sich als Mittelpunkt betrachtet wissen, von dem die Bahnstrahlen in naiver Ueberschwänglichkeit auszugehen gezwungen werden sollen. Sie vergessen, daß ihren berechtigten Prioritäts-Ansprüchen durch Leitung der Ostbahn an ihre Thore genügt ist und daß es auch in zweiter Reihe Berechtigte gibt. Ihre Comités treten mit der ganzen Wucht auserlesener Intelligenz und hohen Ansehens, mit der ganzen Kraft ihres Einflusses in maßgebenden Kreisen in den Vordergrund. Diese Comités dominiren so vollständig über die Preßorgane, die in ihren Städten sich befinden, daß keine gegnerische Correspondenz aufkommen kann. Diese muß weit über die Kreisgränze hinaus, um den Weg in die Oeffentlichkeit zu finden.

Namentlich macht sich das Comité der Kreishauptstadt Landshut durch bemerkenswerthe Rührigkeit und das beklagenswerthe Streben bemerklich, diese Stadt als Centralpunct für Niederbayern (was sie thatsächlich nicht ist) hinzustellen und durch gesuchte Situation und überschwängliches System den Mangel der natürlichen Centrallage der Stadt zu verdecken. Es unterstützt seine Aufstellungen mit unermüdlichen Zeit-

ungsreclamen*), die sie als Naturnothwendigkeit oder gar vollendete Thatsache darzustellen wissen und vertheidiget sie mit einer Schlagfertigkeit und Energie, die an Terrorismus gränzt. Unter diesen Umständen ist es gewiß nicht befremdend, daß es eine so ausgezeichnete als energische Capazität in hervorragender amtlicher Stellung scheinbar sofort für seine Promemoria vom 1. Mai 1866 gewann, welcher hohe Gewinn für die längst liebgewordene Stadt sich in einem dictatorischen Artikel „über Vizinaleisenbahnen in Niederbayern" in Nr. 171, 172 und 173 des K. f. N., (den, oder dessen Inspirirung man in diesseitigen Kreisen diesem hochgestellten Herrn zuschrieb und dessen Correspondenzzeichen **P** seine hohe Stellung andeutend, diese Ansicht zu bestätigen scheint) und in der Landshuter Eingabe an den Landrath von 1867 manifestirte. Dieser Aufsatz donnert der Provinz das in Landshut erfundene und vorgeschlagene unausführbare System auf, ganz nach der Melodie: „der Bien muß!" Doch besteht vollberechtigte Hoffnung, daß, wenn einmal das Eis der Voreingenommenheit, mit dem man es zu umgeben sich bemühte, gebrochen, dieses **hohe** Talent (scheinbar Niederbayern wiedergegeben, um ihm die bitteren Pillen der Socialgesetze zu überzuckern und hinunterwürgen zu helfen) allen berechtigten Interessen volle Unterstützung zu gewähren sich geneigt zeigen wird.

Unter solchen Verhältnissen gehört nicht bloß eingehendes Studium und große Ausdauer, sondern auch nicht unbedeutender Mannesmuth dazu, diese mit Glanz, Kraft und Ostentation auftretenden Bestrebungen zu bekämpfen, ein Mannesmuth, den nur vollbewußte innere Selbstrechenschaft, die Unwandelbarkeit der geographischen Situation, die Gerechtigkeit der Sache und die immense Größe der Gefahr, mit dem Südniederbayern, ja der ganze Kreis bedroht erscheint, erzeugen können.

Die Gefahr liegt im Grundgedanken des Landshuter Programms, den die Linie Rosenheim-Landshut bildet. Es wäre

---

*) Zum Zeichen, daß nicht viel dahinter ist.

dieses ein Geschenk der Mutter*) Kreishauptstadt an ihre Kinder in der Provinz, von dem Christus sprach, daß es selbst vom Bösen nicht gegeben wird: nämlich statt dem Eie gedeihlicher Entwicklung der Skorpion des Verderbens, dessen giftiger Stich den materiellen Wohlstand Südniederbayerns nicht nur für jetzt, sondern auch für künftige Generationen ertödten müßte.

Doch das Programm will ja Vicinalbahnen durchs Rott- und Vilsthal. Ja wohl, ein Sackgaßesystem, angeblich in 20 Jahren von den betreffenden Districten mit eigenen Mitteln zu beschaffen, nachdem die obenerwähnte hohe Correspondenz Mangel an politischer Einsicht und Entwicklung und Vorzug des „Localinteresses" vor dem des „Gesammtstaates" zum Vorhinein zum Vorwurfe macht, wenn Niederbayern Staatshilfe in Anspruch nehmen wollte. Dieses Sackgaßesystem — im Strahlenglanze der Absurdität, die darin gipfelt, daß die niederbayerische Hauptstadt um oberbayerische*) Linien eingibt, und diese zur Basis für das niederbayerische System stempeln will. Anderthalb Dutzend Millionen Gulden hat Niederbayern auf den Opfer-Altar des bayer. Eisenbahnbaues legen müssen, (mehr als noch einmal so viel will der Herr Handelsminister wieder fordern, also Drei Dutzend Millionen.) Um diesen hohen Preis hat es sich das Anrecht auf den Staatsbau innerhalb seiner Kreisgränzen erkauft. Das Landshuter Comitè will ihn von denselben für immer fern halten, und hat zu diesem Zweck das Phantom eines lächerlichen, unausführbaren Vizinalbahnsystems ersonnen. Dieses Sackgaßesystem wäre das armselige Linsenmus, durch welches das biedere Volk Niederbayerns um seine berechtigten Erbansprüche betrogen werden soll.

---

*) Die neueste Schrift stempelt sie nicht nur zur Stief-, sondern zur Rabenmutter.

*) Um eine oberpfälzische und zwei oberbayerische. Und doch soll Niederbayern glauben, daß das Comité seine Interessen vertritt: eine seltsame Zumuthung das!

Um dem stiefmütterlich behandelten Niederbayern, wie dem geduldigen Job, keine Prüfung zu ersparen, mußte auch noch staatsanwaltliche Rabulistik ihr Müthchen an seinen materiellen Fortschrittsbestrebungen kühlen. Als sich nämlich seiner Zeit in Passau eine Gesellschaft gebildet hatte, um die Projectirung einer Bahn von dort durch den Wald nach Cham zu betreiben, wurde sie strafrechtlich verfolgt, weil sie — hört und erstaunt über ungeheuere, nur im ultramontanen, verkommenen Niederbayern mögliche moralische Verworfenheit dieser Gesellschaft — hört nochmal und lachet nicht! — weil sie die gesetzliche Sanction zu erholen unterlassen hatte. Es bleibt dahin gestellt, ob wohl englische oder nordamerikanische Staatsanwaltschaft nicht auf diesen Formfehler aufmerksam gemacht und das Comité veranlaßt hätte, das Versäumte nachzuholen. Die bayerische that es nicht. Als vielmehr in den ersten Instanzen freisprechendes Erkenntniß erfolgte, ward staatsanwaltliche Berufung bis an den obersten Gerichtshof ergriffen. Es bleibe hoher Rechtsweisheit überlassen, zu entscheiden, ob die Form wirklich wichtiger ist als das Wesen; aber der beschränkte Unterthanenverstand kann ein gerichtliches Einschreiten gegen Handlungen nicht begreifen, denen keine moralisch verwerfliche Absichten zu Grunde liegen, um so weniger als im gegebenen Falle gewiß nur das Gegentheil stattfand. Es gehört auch zur National-Oekonomie und daher auch in diese Schrift die Frage: Ist die bayerische Staatsanwaltschaft deßwegen mit bayerischem Gelde bezahlt, daß sie offenbar gemeinnützige Unternehmungen wegen bloßer Formfehler verhindere und zugleich die ebenfalls mit bayerischem Gelde bezahlten Gerichtshöfe angenehm beschäftige?! — Und zugleich entspränge daraus noch eine Frage an die erwähnte P Correspondenz, die, wie schon erwähnt, für von hoher Stelle kommend gehalten wird, ob in der hochgepriesenen Pfalz Eisenbahnbaubestrebungen auch aus rabulistischer Liebhaberei und Prinzipienreiterei mit strafrechtlicher Verfolgung unterstützt zu werden pflegen, und ob es nicht von hoffnungsreicher Thatkraft zeugt, daß trotz einer wenig einladenden That-

sache nach so kurzem Bestande der ersten Bahn in Niederbayern die Strecke Plattling-Deggendorf durch associale Kräfte zu Stande gekommen ist. Diese Thatsache dürfte zur Hoffnung berechtigen, daß sich in Niederbayern schneller ein Vizinalbahnsystem entwickeln wird als in den übrigen Kreisen (wo verhältnißmäßig noch wenig oder nichts geschehen), wenn durch eine zweckentsprechende Staatsbahn eine gesunde Grundlage dafür geschaffen wird.

III.

Südniederbayern.

Südostaltbayern.

Dieser Name umfaßt den größtentheils sehr fruchtbaren Landstrich von München bis Braunau, Neuhaus und Passau und von der Donau bis zum Inn und zur Salzach. Präciser wird jenes Gebiet bezeichnet als das, welches von der bayerischen Ostbahn einerseits und der München-Salzburger und Kaiserin Elisabethbahn anderseits eingeschlossen wird, ein Gebiet, welches wegen seines gänzlichen Mangels an Eisenbahnen und andern modernen Verkehrsmitteln in der Tagespresse häufig und nicht mit Unrecht mit dem Vulgonamen „Eisenbahnwüste" bezeichnet wird, denn weit und breit kann das Auge da weder Bahn noch Telegraphen entdecken. Es umfaßt im Kreise Niederbayern größtentheils die mittleren Theile des Aitrach-Isar-Vils-Kolbach-Bina-Rott- und Inn-Thales mit etwa 150,000 Einwohnern, der oberbayerische Theil etwa 100,000, zusammen ¼ Million Einwohner.

Diese Thäler entlang zog noch vor wenig Jahren der Ostwest-Verkehr von Wien und Oberösterreich nach München, Augsburg und der Schweiz, während der Nordsüd-Verkehr von Prag, Regensburg und

Nürnberg nach Salzburg und Tyrol sie quer durchschnitt.*)

Seit ihrer Umsäumung mit Eisenbahnen ist aller Verkehr aus diesen Thälern und Gegenden geschwunden. Selbst der wenige postalische Verkehr ist so mangelhaft und für das an Bahnen gewöhnte Reisepublikum so theuer und zeitraubend, daß diese Gegenden allgemein gemieden werden. Kaum, Jahr aus und Jahr ein, betritt sie ein Reisender anders als in der Absicht, sie auszubeuten. Kein Lustreisender, der einmal gewitziget, wagt sich mehr in diese blühenden Gefilde wegen der Unbequemlichkeit, Kostspieligkeit des Verkehrs und des damit verbundenen Zeitverlustes, und käme je ein an Fremdenverkehr (im Sinne der Eisenbahnzeit) gewöhnter Tourist in diese fruchtbaren Thäler, er müßte sich trotz der Treuherzigkeit ihrer Bewohner gleichsam unheimlich fühlen in dieser peinlichen Vereinsamung. Auf Unterhaltung mit seines Gleichen (Touristen) müßte er jedenfalls verzichten.

Die Ab- und Zufuhr der Producte und Bedürfnisse kosten der Bevölkerung dieser Thäler Hunderttausende von Gulden, die jenen Gegenden erspart bleiben, welche ins Bahnnetz gezogen sind.**)

---

*) Die Vereinsamung ist keine natürliche, wie die Landshuter Denkschrift meint, sondern eine künstliche und bezieht sich nur auf Reisende und den Transitverkehr. Wäre die Kreishauptstadt in ähnlicher Weise umsäumt und umbaut worden, sie würde verhältnißmäßig auch „verkehrssteril“ geworden sein. Der Lokalverkehr von Landshut würde gewiß auch keinen Bahnbau rentiren, wie der der Linie Altötting-Dingolfing-Geiselhöring nicht, wenn er nicht mit den Interessen des internationalen Großverkehrs zusammen fiele, wie es auf letzterer glücklicher Weise der Fall ist, wir hätten dann auch kein Wort mit zu sprechen gewagt, schon nicht im Gefühle der absoluten Nichtigkeit gegenüber solcher Großmächtigkeit.

**) Südniederbayern führt aus: Pferde, Hornvieh, Schafe, Schweine, Geflügel, Schmalz, Eier, Wolle, rohe Häute, Felle ꝛc. ꝛc., Getreid-, Lein- oder Hanfsaamen, Nutzholz. Seine Thäler sind dicht bevölkert und muß das Vilsthal als eines der bevölkertsten Bayerns hervor-

Es ist die Thatsache nachgewiesen, daß jedes Schäffel Getreide, das bis an die Bahn 36 kr. Transportkosten verursacht,

---

gehoben werden. Marktflecken an Marktflecken, Ortschaft an Ortschaft, mit einer arbeitsamen und genügsamen Bevölkerung. Nirgends hat die Ackerbaukrisis der letzten Jahre weniger Verheerung angerichtet als da. Der Herr Verfasser der Landshuter Denkschrift hätte bei den Geldverleihanstalten dortselbst leicht erfragen können, daß viel mehr Geld aus dem Vilsthal dort aufliegt, als ihr Guthaben heraußen beträgt. Mühle reiht sich an Mühle (wie auch im Rotthale) mit reichen Wasserkräften, die sich in Spinnereien (Wolle und Flachs werden ausgeführt) und andere (z. B. Leder-) Fabriken umwandeln werden, wenn in nicht ferner Zeit die Mühle dem Getreide nachgefahren wird. Die durch die Einrichtungen der Neuzeit bedingte und durch Einführung der Ackerbaumaschinen schon eingeleitete, theilweise Umänderung der Volksbeschäftigung in Niederbayern, von der landwirthschaftlichen in eine industriöse, harrt nur mehr des Hauptfaktores des Eisenbahnverkehrs um sich rasch und geräuschlos (wie alles hier zu Lande) zu vollziehen. Und die Wasserkräfte der Isar bei Dingolfing werden kaum schwächer sein, als oben bei Landshut.

In den Pfarreien, deren Gebiet durch die Bahn von Gangkofen bis Geislhöring (also nur in Niederbayern) durchschnitten würde, wohnen nach Ausweis des Schematismus (einer gewiß sicheren Quelle) 30 — 33,000 Seelen und diesen Landstrich beliebt die Landshuter Denkschrift als ödesten zu bezeichnen. Landshut (das schon eine Bahn hat, und das auch mit der Querbahn verbunden werden soll) zählt ca. 13,000, die weiter berührten Orte keine 2 — 3000 Seelen mehr. Welche Linie ist nun die ödeste?! Zudem wird die Bahn nicht einzig und allein wegen des Loco-Verkehrs gebaut; die obere so wenig als die untere.

Das sog. Kröninger-Hafner-Geschirr, das weitaus größtentheils im Vils- und Binathal gemacht wird, ein Handbetriebserzeugniß, das sich durch Schönheit, Dauerhaftigkeit und Wohlfeilheit einen mehr als europäischen Ruf erworben, welcher Industriezweig Niederbayern zu großer Ehre gereicht, geht jetzt schon so häufig nach Tyrol und Italien, daß kaum die Nachfrage zu befriedigen. Zieht eine Bahn direkt von Triest durch das Erzeugungsgebiet dieses Artikels, wird er sich ungeahnte Absatzquellen in den südösterreichischen holzarmen Ebenen, der Balkanhalbinsel, den Mittelmeeruferstaaten, und durch den Suezkanal in Südafrika und Ostasien unversiegbare Absatzquellen erschließen.

erst die Chancen des aus Unteröstreich und Oberungarn theilt. Diese für bayerisches Getreide an sich ungünstige Thatsache erhält durch eine Durchschnittsberechnung, die den wahren Werth zur Veranschaulichung bringt, seine Beleuchtung.

Der Durchschnittswerth des Schäffels Getreides berechnet sich auf ungefähr 10 — 12 fl. Zu einem Erlös von 100 fl. sind etwa 8 — 10 Schäffel Getreides nothwendig. Die Transportkosten aus dem mittleren Vilsthal als Mitteltarifsatz angenommen, betragen beim Schäffel 1 fl., also von 100 fl. Einnahme des Producenten 10 fl.; für den Hertransport seiner Bedürfnisse nur 5% gerechnet, wird der Bewohner dieser Gegenden als Producent und Consument mit 15 fl. vom Hundert mehr besteuert als jener, dessen Wohnort im Bahnnetz liegt.

Dasselbe Mißverhältniß besteht, wie schon erwähnt beim Reisen. Die Leichtigkeit und Wohlfeilheit des Bahnverkehrs läßt den Mangel desselben doppelt schwer empfinden. Mit tiefer Wehmuth kehrt der Bewohner dieser Gebiete von gemachten Reisen zurück in seine vom Weltverkehr abgesperrte Heimath, unter Verwünschungen über das Zauder- und Knicksystem, welches man in Bayern zum fast alleinigen Nachtheil Niederbayerns zur Anwendung brachte und er muß sich noch indigniren über das Landshuter Promemoria zur Eingabe an den Landrath von Niederbayern v. 1. Juli 1867, in welchem ihm im Zusammenhange der bereits oben erwähnten Correspondenz v. K. f. N. das mit Staatsbahnen überfüllte Mittelfranken als Beispiel provinzieller Selbstthätigkeit vorgehalten wird, wo trotz dieser Ueberschoppung noch kein Stückchen Vicinalbahn zu Stande kam, indeß das so stiefmütterlich verwahrloste Niederbayern, dem man seine berechtigten Ansprüche auf eine Grundlinie durch Staatshilfe zum Vorwurfe machen will, bereits die schon erwähnte Strecke Plattling-Deggendorf aufzuweisen hat. Es erfolgte das Promemoria wohl nur zu dem Zwecke, um den niederbayerischen Landrath zur Bevorwortung eines überschwänglichen, auf eine unrichtige Basis gestellten und für die Staats-Regierung unbrauchbaren Systems zu verleiten,

über das dieser in der VIII. Sitzung den Stab gebrochen, indem die Ziffer 1 des Landrathvorschlages die Verwerfung des südöstlichen Theiles der Ziffer 2 des Landshutervorschlages in sich schließt, die Ziffer 3 (Waldbahn) ohnehin unbeanstandet, die unter Ziffer 4 aber aufgeführten Linien durch die Richtigstellung der Grundlinie Rosenheim-Straubing-Cham theilweise bis zur Vernichtung alterirt wurden, so daß das Landrathsmitglied Herr Rabl mit richtigem Takt das ganze System verworfen wissen wollte, welcher Antrag wohl nur aus Höflichkeitsrücksichten nicht zum Beschluß erhoben worden ist.*)

Der vielfache Nutzen der Telegraphie, dieser wunderbaren Erfindung der Dienstbarmachung der Electricität, auch mit theilweise niederbayerischem Gelde im ganzen Königreiche eingerichtet, existirt für die Bewohner dieser Gegenden gar nicht.

Links der Isar, im Vilsthal wie im sogenannten Holzlande, gibt es noch schöne Waldbestände, die theilweise längst die Hiebreife überlebt haben. Das bedeutende Kapital, das in diesen Beständen zum Theil in Ueberständigkeit todt liegt oder wohl gar fault, würde die landwirthschaftliche Krisis, die auch hier, wenn auch weniger intensiv und zerstörend, sich geltend machte, weniger empfindlich machen und die Landwirthschaft wesentlich unterstützen. Ohne Eisenbahn ist das Erträgniß des Waldbetriebes nur ein geringes, auf den Localbedarf und diverse Zwecke beschränktes.

Sammt dem niederen Holzpreise ist die Holzkohle im Verhältniß zur Steinkohle doch noch zu theuer,**) um die Feuer-

---

*) Die neueste Denkschrift des Landshuter Comité's sagt zwar, daß das Vizinalbahnsystem vom Landrath für Niederbayern angenommen wurde; verschweigt aber sorgfältig, daß die direkte Linie Rosenheim-Landshut, vom Handels-, Fabrik-, Gewerb- und Landrath verworfen worden ist. Diese Vota betont die Brochüre in der Nebensache, während sie solche in der Hauptsache ignorirt. Trägt solche Thatsache wirklich zur Klärung der Verhältnisse bei?!

**) Der Centner Steinkohle kostet in Frontenhausen genau noch einmal so viel als in Geiselhöring.

arbeiter des südniederbayerischen Hügellandes concurrenzfähig zu machen. Deßhalb wäre hier ein Ausbeute würdiges Feld für die Miesbacher Kohle, indeß sie hinwiederum die Industrie unterstützte und zum Maschinenbetrieb befähigte.

Wenn es für eine Vorstadt von München, wo nicht überweit zur Staats- und Ostbahn und zur Station Großhesselohe wäre, für ein Ereigniß gilt, daß Haidhausen nunmehr durch Bahn und Haltstation unmittelbar ins Bahnnetz gezogen werden soll, wenn es kein Mißbrauch der Worte und ihrer Bedeutung ist, wenn eine neuerliche Münchener Brochüre die Erbauung einer zweiten Bahn nach Innsbruck für eine Lebensfrage für die Haupt- und Residenzstadt München erklärt, um so weniger kann es auffallen, wenn ganze früher belebte jetzt aber vereinsamte Gebiete, die

1) durch Entziehung des Verkehrs durch Umsäumung mit Bahnen,

2) durch dadurch bedeutend gesteigerte Entwerthung der Güter unermeßlichen Schaden erlitten,

3) deren Population und Landwirthschaft dadurch hinlangehalten und

4) deren industrielle Entwicklung durch Mangel an Steinkohle, der den nachhaltigen Maschinenarbeitsbetrieb ausschließt, geradezu verhindert wird,

die endliche Erbauung einer Bahn durch diese Gebiete als **„Lebensfrage“** betrachten, und betrachten müssen.

Es ist nicht Lebensfrage für Landshut, das die Bahn und die Isar, für Straubing, das die Bahn und die Donau als Verkehrsvehikel bereits besitzt, eine zweite und dritte Linie mehr zu bekommen, die den Verkehrswerth nicht etwa doppelt oder dreifach, sondern nur sehr unbedeutend erhöhen würde, denn die Hauptsache ist die Grundbedingung selbständiger Entwicklung auf den verschiedenen Wirthschaftsgebieten des Ortes, der wohlfeile Bezug und Vertrieb der Rohproducte und Erzeugnisse, welche Vortheile schon eine einzige Bahn gewährt und welche durch Vermehrung der Linien nicht mehr wesentlich

alterirt werden, — wohl aber ist es eine Lebensfrage für jene Ortschaften und Gebiete, die wie die fraglichen so unverhältnißmäßig weit von jeder Bahn und Telegraphenanstalt abliegen und offenbar Schaden erlitten haben. Für die genannten zwei Städte ist diese um so weniger Lebensfrage, da wir zu zeigen hoffen, daß ihre Interessen nichts weniger als geschädigt, sondern vielmehr gefördert werden sollen. Das Landstädtchen Dingolfing (nahe an 4000 Einwohner) liegt fast genau in der Mitte zwischen Landshut und Plattling, Frontenhausen (1400 Einw.) und Gangkofen (1100 Einw.) in der Mitte zwischen München, Passau und Neuhaus, alle drei Orte zusammen (mehr denn 6000 Einw.) wieder im Mittel zwischen den Bahnpuncten Geislhöring und Oetting.

Für diese also in Mitte des fertigen Eisenbahnrahmens Altbayerns liegenden Orte und ihre Umgebung ist es doch unstreitig mehr Lebensfrage, eine Bahn zu erhalten, als für jene Gegenden der unteren Isar, des unteren und oberen Vils- und des oberen Rott-Thales, die alle mehr oder minder nahe an irgend einer schon fertigen Bahn liegen, also auch nie so sehr von einer Isolirung zu leiden hatten, wie die oben genannten in der Mitte liegenden. Es ist z. B. vielmehr Lebensfrage für die Stadt Dingolfing als für Landau, das nur wenige Stunden von Plattling, Langenisarhofen oder Straßkirchen abliegt, viel mehr für Frontenhausen und das mittlere Vilsthal, als für die Ortschaften des unteren, die unweit der Bahnstationen Osterhofen, Pleinting, Vilshofen, und des oberen mit Vilsbiburg und Geisenhausen, die schon nahe bei Landshut liegen. Es ist viel mehr Lebensfrage für das untere Rotthal, das jeder Bahn fern liegt, als für das obere, in dessen Nähe die Oetting-Münchener Bahn gebaut wird.

Priorität
der verschiedenen zu erbauenden Strecken.

Im Verlaufe der Zeit werden noch viele Linien zum Baue kommen, an die man jetzt im Kindesalter der Eisenbahnzeit —

nicht denkt, besonders wenn noch eine wohlfeilere Betriebsart ersonnen, und ein kleiner Maßstab namentlich bei den untergeordneten Strecken angewendet würde, wie ihn das Landshuter Promemoria so lobenswerth angibt. Nicht der kleinste Fehler dieses Programms ist aber, daß es nicht angibt, welche Linien primär, secundär oder tertiär in Angriff genommen werden sollen, so daß es gewissermaßen den Eindruck machen muß, als hätte man es mit einer Vorspiegelung, einem Köder zu thun. Die Außerachtlassung der Priorität und Posteriorität der Berechtigung führt zu vielen Anstößigkeiten und es gereicht dem „Dorfschüler" zur Befriedigung, auch hier Klarheit in die Situation bringen zu helfen, indem er den entbrannten Streit auf seinen wahren Werth zurückzuführen strebt, nämlich auf die Frage der Zeitfolge des Baues.

Die billige Entscheidung dieser Frage ist aber sehr einfach und natürlich und kann logisch nicht anders lauten, als daß das dringende Bedürfniß, das geschädigte Verhältniß an erste, das theilweise befriedigte und ungeschädigte aber an zweite oder dritte Stelle zu verweisen sei.

IV.

Die Querbahn.

Rosenheim als Einmündungspunkt der Tyroler- und Brennerbahn ist auch als Ausgangspunct der Querbahn ausersehen und diese sollte über Wasserburg, Mühldorf, Gangkofen, Reisbach, Landau, Straubing nach Cham geführt werden. Um Erbauung dieser Linie wurde von allen Städten und Märkten dieser Route petitionirt und diese Petitionen vom Landrath von Nieder- und Oberbayern verfassungsmäßig bevorwortet und unterstützt.

Im Allgemeinen läßt sich gegen die Zweckmäßigkeit dieser Richtung nicht streiten. Sie durchschneidet in Ober- und Niederbayern diejenigen Gegenden, die durch Vereinsamung am

meisten gelitten, so ziemlich in der Mitte, zieht somit noch viele Orte, die sie nicht unmittelbar berührt, bedeutend in ihre Wirkungswelle und gibt Ersatz für bereits erörterte Verluste.

Für den geübten Blick stellt sich jedoch sofort ihre theilweise falsche Stellung zum Verlaufe der Ostbahn und des internationalen Verkehrslaufes heraus. Ein eingehendes Studium der Situation und der Verkehrsverhältnisse machte es dem Route-Comitè mit dem Vorort Dingolfing zur Pflicht, auf die durch den Verfasser unabhängig und ohne Kenntniß vom Straubinger Projecte (ein Comité bestand damals noch kaum) in der bayerischen Zeitung Nr. 324 vom 23. November 1864 vorgeschlagene Linie Geislhöring-Dingolfing-Oetting-Salzburg-Triest einzugehen und in Presse und Eingaben — auch unterm 24. Mai 1866 beim Landrath von Niederbayern die Richtung Frontenhausen-Dingolfing-Geislhöring-Straubing-Cham gleichsam als **„Verbesserungsvorschlag,"** der diese Linie für den internationalen Verkehr zur kürzesten, für den nationalen als die zweckmäßigste gestaltet, einzubringen und zu empfehlen.*)

*) Bezüglich der, dieser Linie durch die Denkschrift S. 26, 27 gemachten unrichtigen Vorwürfe über bauliche Hindernisse appelliren wir kurz an die bayer. Bautechnik. Diese wird es sich zur Ehrensache machen, hinter der österreichischen, die die Hindernisse des Brenners 2c. 2c. bewältigten, nicht zu weit zurückzubleiben. Einigermaßen erhebliche Schwierigkeiten bietet nur der Ein- und Austritt aus dem tiefer eingeschnittenen Isarthale. Ein Tunnel könnte erst jenseits der Donau, wo aber die Terrain-Studien noch nicht beendet sein dürften, nothwendig werden. Wenn wir Tunnels überall begegnen, warum dürfte nur in Niederbayern keiner minirt werden? Um was der Bau schwieriger, ist die Baulinie kürzer, um was der Betrieb schwerer, die Fahrbahn weniger ausgedehnt, und wird ein großes Ersparniß an Oberbaumaterial und Bahnwärtern 2c. 2c. den weniger kostspieligen Rohbau mehr als decken. Uebrigens beneiden wir die Denkschrift keineswegs als niederbayerisch sein sollende Erscheinung um die unrichtige und unwahre Verdächtigung aller spezifisch niederbayerischen Linien. Sie ist gleich einer Mutter, die ihre leibliche Tochter verdächtiget, wenn ein Freier nahen will.

Dieser Vorschlag steht keineswegs im Widerspruch mit den Interessen und Wünschen der um sie petitionirenden Ortschaften, deren Comités nicht allen ein genaues Studium der Verhältnisse zugemuthet werden kann, um die Vor- und Nachtheile fast mit der Goldwaage abzuwägen, wozu besondere Vorliebe, Uebersicht und Willenskraft in ein und derselben Person vereinigt sein müssen. Die Motive für die Wahl Geislhörings als Kreuzungspunkt sind so gewichtiger und zwingender Natur, daß der Vorzug dieses Knotenpunctes kaum einem Zweifel unterliegt, wenn nicht die nun auch höchsten Ortes zugestandenen Fehler der Ostbahnanlage wiederholt werden wollen, was natürlich auch wieder dieselben Vorwürfe und denselben Tadel zur Folge haben müßte. Der hochwestliche Ausganzspunct Rosenheim, für die Bahnführung über Landshut scheinbar günstig gelegen, hat die Sonderinteressen ihrer Vertreter erregt. Obwohl die Wahl dieser Richtung gegen das Interesse Niederbayerns, unverkennbar und entschieden nachtheilig wäre, hat das dortige Comité, ohne Rücksicht auf die Interessen anderer berechtigter Existenzen, den beklagenswerthen Schritt gethan, um den Bau dieser Richtung einzukommen. Die allgemein befürwortete Querbahn durch Niederbayern hat also im Ortsinteresse der Kreishauptstadt und den Vertretern desselben ihre ärgsten Gegner. Da nach bereits stattgehabter genereller Projectirung durch die Staatsregierung, spezielle Entfernungsangaben überflüssig erscheinen dürften, soll dieses Verhältniß nur im Allgemeinen berührt und mit der Argumentation unserer Gegner gerechnet werden. Trotz des (vorläufig einzigen) ungünstigen Ausgangspunctes Rosenheim ist sie der Führung der Bahn durch Niederbayern nicht ungünstig. Die Gegner derselben stellen nach „Mayers Stundenzeiger“ folgende Zahlen auf: Von Rosenheim via Landshut, Geislhöring, Straubing 39 (in Wirklichkeit 41) Stunden. Von Rosenheim via Mühldorf, Neumarkt, Gangkofen, Reisbach, Landau, Straubing 40 Stunden. Die geographische und faktische Nordausgangspforte nach Leipzig, Berlin, Hamburg, Stettin ist aber in Geislhöring, nicht in Straubing, folg-

lich hat der Verkehr beider in Straubing nichts zu schaffen, und es kürzt sich die Linie via Landshut um 4, also auf etwa 37 Stunden ab. Die fragliche Linie des Verbesserungsvorschlages ab Gangkofen über Frontenhausen, Dingolfing nach Geislhöring geleitet, vermeidet die ungerechtfertigte 4 stündige Ostausbeugung Reisbach, Landau, Straubing, dann den 4stündigen Rückweg Straubing, Geislhöring, verkürzt sich somit um 8 Stunden, womit sich die Zahl für den ganzen Weg auf 32 Stunden reduzirt.

Die schon wegen der vermeintlichen einzigen (in Wirklichkeit 5) Stunde mit Ostentation und fingirter Unkenntniß in die Welt geposaunte, vortheilhafte Kürze der Linie via Landshut verwandelt sich ins gerade Gegentheil. Nachdem dieß Verhältniß in Nr. 112, mit Berichtigung in Nr. 117 des B. K. nachgewiesen, sollten hinterher die Krümmungsverhältnisse vor die Lücke stehen, die doch auch in den Stundenanzeiger mit eingerechnet sein müssen.

Die Freunde der Landau-Straubinger Ausbeugung bieten mit unbegreiflichem, vorurtheilsvollem Anklammern an ihr schlingenförmiges Lieblingsprojekt die erwünschte Handhabe zur obigen Täuschung.*) Wenn direkt nach Straubing gebaut werden muß, wäre folgerichtig der kürzeste Weg durch das Aitrachthal, also von Dingolfing über Mengkofen und Leiblfing angezeigt. Die Richtung Landau ist ja durch die Südostrichtung der Ostbahn schon erschöpfend paralysirt. Aus obiger Vergleichung ergibt sich, daß der Längenunterschied der oberen und unteren Querlinie ein keineswegs bedeutender ist, daß er aber auch zu Gunsten der unteren spricht. Angenommen, aber nicht zugegeben, es wäre umgekehrt und die obere kürzer, so wäre die Differenz so unwesentlich, daß sie für den internationalen Verkehr nicht mehr Ausschlag gebend erscheinen könnte,

*) Mit welcher Wonne reitet die Landshuter Denkschrift S. 28 und 29 auf dieser heillosen Schlinge? Aber immer bleiben's halt die 8 Stunden Umweg, werden sie so oder so gedreht.

und daß somit die übrigen Entscheidungsfaktoren berechtigt und maßgebend sein müßten.

Die Verästung nach Rosenheim ist aber nicht die einzige und wichtigste. Der erste, wesentlich maßgebende Faktor ist für die untere Linie (Geislhöring-Dingolfing-Oetting) die südöstliche Abzweigung derselben (Oetting-Freilassing-Salzburg-Bruck a. d. Mur-Triest) und ungleich wichtiger als die westliche (Mühldorf-Rosenheim-Tyrol).

Die Gönner der oberen Linie (Rosenheim-Landshut) werden dieß bestreiten wollen, weil ihnen der Ausgangspunct Freilassing ungünstiger ist als Rosenheim; aber den wahrscheinlichen Einwand: daß die Linie Oetting-Freilassing nicht in Aussicht genommen und die Linie Salzburg-Bruck a. d. Mur zweifelhaft sei, erwiedern wir: daß sich in nächster Zukunft das Bedürfniß herausstellen wird, daß für den Salztransport eine gerade Nordlinie gebaut werden muß, wenn nicht die bayerischen Salinen Reichenhall und Berchtesgaden ꝛc. gänzlich ruinirt und eine zahlreiche Arbeiterbevölkerung brodlos gemacht werden will und daß der Bau Salzburg-Bruck längst als ein Bedürfniß des Kaiserstaates constatirt ist.*) Daß diese Linie noch gleichzeitig mit der Querbahn eröffnet werden kann, beweist die rasche Vollendung der Brennerbahn. Der wichtigere Südostarm soll etwa von Oetting nach Freilassing abgezweigt werden, um einerseits an die Reichenhaller und (zukünftige) Berchtesgadener anzuschließen und zum Transport des Salzes auf direktem Weg nach Nord und Nordwest zu dienen, anderseits über Salzburg nach Bruck, Steiermark, Südöstreich und dem einzigen deutschen Südhafen Triest geführt zu werden, also das südöstreichische bis zur Balkanhalbinsel reichende Bahnsystem mit dem bayerischen unmittelbar in Verbindung zu bringen.

Die sich weit über Europa hinaus erstreckende handelspolitische Bedeutung dieser Linie nach Triest und die damit zusammenhängende hohe Rentabilität derselben müssen wir in der

---

*) Ist in der Zwischenzeit schon in Angriff genommen.

Wichtigkeit des Hafenplatzes Triest und des österreichischen Handels mit den Mittelmeeruferstaaten, besonders der Levante, etwas näher zu beleuchten suchen.

Da dem Verfasser als Privatmann alle statistischen Ausweise mangeln, muß er auf ältere Daten zurückgreifen. In der Allgemeinen Zeitung Nr. 233 vom 20. August 1864 heißt es: „Vom 29. Juli bis 5. August 1864 sind in Constantinopel 31 österreichische Schiffe (und kein einziges fremdes) angekommen und 37 österreichische von dort nach verschiedenen Häfen abgegangen, haben also in 8 Tagen 68 österreichische Schiffe sich bewegt."

Daß die österreichische Marine seit 1864 nicht zurückgegangen ist, beweisen das Seegefecht von Helgoland und die Seeschlacht von Lissa. Vor schon geraumer Zeit hat das erste Lastschiff, ebenfalls ein österreichisches, mit zwar nur 80 Tonnen oder 3200 Ztr. Last den halbvollendeten Suezkanal passirt. 50,000 Fellah's oder ägyptische Bauern sind mit mehr als ½ Dutzend großen Dampfbaggermaschinen an der Vollendung dieses großartigen Werkes thätig, die bis 1870 erhofft werden kann.

Mit diesem Kanal ist der alte Weg nach Indien — ehe der übermäßig lange Seeweg um Afrika herum entdeckt war — wieder hergestellt, dem Bayern und Deutschland seinen Reichthum im Mittelalter verdankten.

Die Herstellung der Verbindungsbahn jenseits der schwarzgelben Grenzpfähle von Salzburg resp. Straßwalchen über Außee, Rothenmann, Leoben nach Bruck unterliegt keinem Zweifel, weil es dem Kaiserstaate durch den Verlust Venetiens zur unumgänglichen Nothwendigkeit gemacht ist, diese kaum 18 Meilen lange Strecke zu bauen. — Bayern, das schon 2 Südnordlinien (Lindau-Augsburg-Würzburg, dann Kufstein-München-Ingolstadt-Pleinfeld-Nürnberg-Lichtenfels) besitzt, bekommt durch sie in fast gleicher Paralentfernung eine dritte von Berchtesgaden, Reichenhall über Oetting nach Geislhöring, Regensburg, Nürnberg, Bayreuth, Eger, Hof, und Straubing, Cham,

Pilsen, welche bis auf eine mehr unbedeutende Strecke Geisl-höring-Dingolfing-Oetting-Freilassing schon fertig ist. Diese Linie bildet mit ihrer Abzweigung zugleich eine zweckmäßige Vervollständigung des südbayerischen Systems. Da der Umweg über den Brenner und Venedig immer noch an 200 Stunden beträgt, so werden die bayerischen, fränkischen, sächsischen und mitteldeutschen Industrieprodukte auf dieser Bahn ihre natürlichen Absatzgebiete in den industriearmen südöstreichischen Ländern und der Balkanhalbinsel aufsuchen und die englische Industrie dortselbst und nach und nach aus allen Seeuferstaaten des östlichen Mittelmeeres verdrängen, ihnen durch den Suezkanal in Indien und Ostasien Concurrenz machen. Diese Linie stellt also nicht bloß eine bedeutende Rentabilität in Aussicht, sondern ist auch durch ihren Verlauf quer durch Ober- und Niederbayern für die Entwicklung ihrer Zukunftsindustrie von unberechenbarer Wichtigkeit, ja eine wirkiche Lebensfrage, indem sie gerade die isolirtesten und geschädigtesten Gebiete dieser Gegenden in den Verkehrswirbel rückt und folgende Vorzüge gewährt*):

1. Ist sie eine auf unwandelbare, geographische und geschichtliche Thatsachen dann auf faktische Volkswirthsschafts- und Verkehrs-Verhältnisse gegründete, das bayerische Bahnsystem zweckmäßig ausfüllende Erweiterung und Vervollständigung.

2. Vereinigt sie die Vortheile zweier Linien, indem sie einerseits die drei Meere Deutschlands in kürzeste, anderseits Italien und das ligurische Meer in angemessene Verbindung bringt.

3. Vermittelt sie den Salztransport von Reichenhall, Berchtesgaden 2c. in geradester Richtung nach Nord und bietet vielleicht das einzige Mittel, die bayerischen Salinen vom drohenden Untergang zu retten.

4. Vermittelt sie den Uebergang in die fertigen Längenbahnen an einer die meisten Vortheile bietenden Stelle.

5. Verspricht sie größte Rentabilität.

---

*) Die Vergleichungsdistanzen vide Cap. IX., X. et XI.

6. (Uns die Hauptsache.) Rückt sie Niederbayern in den Wirbel des Weltverkehrs und gibt Südniederbayern speziell seine verlornen Verkehrs- und volkswirthschaftlichen Lebensbedingungen wieder zurück, ist also zugleich eine Maßregel der Gerechtigkeit und des billigen Ausgleiches materieller Vortheile.

7. Außer Gyps, Kalk und Steinen ꝛc. erhält auch die Miesbacher Kohle durch sie ein nahes Absatzgebiet und die Industrie des letzteren ein Betriebsmittel, welche beide Wirkungen auf der oberen Linie sich auf Null reduziren.

8. Bildet sie die beste Grundlinie für ein zukünftiges südniederbayerisches

V.

Vicinalbahn-System.*)

Wie es Zeichen eines richtigen Handels ist, wenn Käufer und Verkäufer gewinnen, so ist es Zeichen einer günstigen Bahnsituation, wenn Stadt und Land gewinnt, wenn ein möglichst großes Verkehrsgebiet ins Netz gezogen wird, wenn mit geringen Mitteln große Zwecke erreicht werden können. Ein auf fragliche Querbahn gegründetes südniederbayerisches Vicinalbahn-System bietet ein solches wohlthuendes, wirksames, im Verhältniß zu seinem wenigen Kostenaufwand, sehr Vielen gleichmäßig genügendes und befriedigendes Bild. Sie verschlingt sich mit der Ostbahn zur Kreuzesform, die anerkannt beste Grundform zu Bauerweiterungen. Weil die Querbahn sieben Wasserscheiden übersteigend die obengenannten südniederbayerischen Flußthäler in ihrer Mitte durchschneidet, bedarf es nur einer unverhältnißmäßig und spottleicht zu erbauenden Abzweigung.

a. Landshut-Dingolfing.

Das Terrain für diese Partie, die auch in Mirskofen abgezweigt werden könnte, längs der Isar oder auch längs der

---

*) Unter diesen Bahnen will der Verfasser jene Strecken verstanden wissen, deren Bau der Staat entweder nicht übernimmt oder nicht sobald ausführen könnte, als es für die Interessenten wünschenswerth wäre.

Hügelkette jenseits des Mooses angelegt, bietet der Bahnschüttung so wenig Schwierigkeiten und erfordert so wenige Kunstbauten, daß sie zu den billigsten Bahnanlagen überhaupt gerechnet werden kann. Muß der Bahnkörper auch die Tragkraft für die gewöhnlich gebräuchlichen Locomotiven erhalten, so wird dieß, weil nur einspurig, die Anlage als Vicinalbahn nicht wesentlich vertheuern. Geographisch wäre diese Bahn mit ihrem (vorläufigen) Endpunct Dingolfing im Mittel zwischen Landshut und Plattling und fast in dem von Geislhöring nach Oetting, auch der Bahn von Oetting über Vilsbiburg nach Landshut entschieden vorzuziehen, vor der sie auch noch die leichtere Ausführbarkeit und praktische Gemeinnützigkeit voraus hat.

b. Gangkofen - Rottthal - Neuhaus - Wolfachthal - Vilshofen-Passau - Pfarrkirchen - Simbach.

Die Zweckmaßigkeit dieser Bahn ist von allen Parteien anerkannt. Nur dürfte im Falle dringender Motive der Endpunkt Pfarrkirchen vorläufig auch genügen.*)

---

*) In spätere Reihenberechtigung treten:

c) Dingolfing-Plattling zuerst, wenn das Projekt Deggendorf-Regen-Klattau zur Ausführung kommt, oder

d) die Vilsthalbahn, wenn die genannte Zukunftsbahn von Vilshofen abgezweigt werden sollte.

e) Mengkofen, Leiblfing, Straubing.

f) Pfarrkirchen, Simbach.

g) Passau, Röhrnbach, Freyung, Strackinitz.

h) Freyung, Schönberg, Zwiesel, Viechtach, Kötzting u. Arnschwang mit den Ausgangspunkten Passau und Furth.

Und nun fragen wir alle verständigen Männer im unteren Niederbayern: ist dieses Vizinalbahnsystem auf Grund der Querbahn mit Verbindung unter sich nicht brauchbarer, gemeinnütziger und eher auszuführen, als die langgestreckten Linien des Landshuter Comité mit dem Ausgangspunkt Taufkirchen und ohne Verbindung unter sich? Entspricht es nicht besser den Bedürfnissen des ganzen Gebietes incl. der Städte Landshut und Straubing? Und weiter fragen wir in alle Gesellschaftskreise: ist die Wohlfahrt von ½ Mill-

Beide Annexe könnten gleichzeitig mit der Querbahn begonnen und vollendet, ja die erstere (Landshut-Dingolfing) ohne Nachtheil fürchten zu müssen, schon vorher gebaut werden. In weniger als sechs Jahren könnte das Ganze vollendet sein.

Auch angenommen, daß die Querbahn gar nicht gebaut würde, ist eine praktische, alle einigermaßen berechtigten Ansprüche gleichzeitig befriedigende Vicinalbahn nur in diesem Verlaufe denkbar. Sie verfolgt in angemessener Entfernung und im möglichsten Mittelabstand von allen benachbarten Bahnen so ziemlich den Lauf der Ostbahn, der von Straubing aus stark südöstlich geht, und schweift sich dann wieder nach Ost, wie jene. Die Millionen, die das Landshuter Programm aussetzt, reichen leicht für die Richtung mit universellem Charakter und schwinden, wenn der Staat die Querbahn baut, auf wenige Viertelmillionen zusammen. Sie läßt Erweiterungen nach allen Richtungen nach Bedürfniß von Ort und Zeit zu. Sie durchschneidet die vereinsamten Gegenden im mittleren Isar- und Vilsthal, um durchs Binathal ins Rottthal einzumünden, berührt durch die zweckmäßige Abbiegung Dingolfing-Frontenhausen-Gangkofen gerade alle jene Orte, die jetzt am weitesten von der Bahn abliegen und vermeidet ganz billig — nur vorläufig — jene Gegenden und Orte, deren Interessen durch größere Annäherung an irgend eine Bahn auch minder geschädigt erscheinen.

Das Routecomité mit dem Vorort Dingolfing hat diese Vicinallinien mit der Querbahn verbunden offiziell und kartenmäßig beim vorjährigen Landrath von Niederbayern in Vorlage gebracht und dort wie in der Tagespresse empfohlen. Es ist aus sachlichen Gründen nicht erklärlich, warum die leitenden Organe des Landshuter Comité's diese Vorlage unberücksichtigt ließen resp. bekämpften, da sie keineswegs im Widerspruche mit ihren wiederholt allegirten zwei Programmen von

---

Menschen kein höheres und berücksichtigungswürdigeres Gut, als die verfängliche Liebhaberei des Landshuter Comité's.

1866 und 67 steht, sondern nur als Verbesserung des südöstlichen Theiles derselben betrachtet werden kann, welche die überschwänglichen drei Ostlinien durchs Isar-, Vils- und Rott-Thal, das System vom 1. Juni 1867, in eine einzige verlaufen läßt. An passender Stelle mit der München-Braunauer Bahn in Verbindung gebracht, wird durch den bezeichneten Verlauf (ohne die eigentliche Querbahn gedacht) nicht nur das ganze Unterland bis Neuhaus, sondern auch jenes Gebiet von Oetting und Braunau bis Freilassing und Reichenhall mit etwa $\frac{1}{4}$ Million Einwohner ohne Umweg in Verbindung mit der Stadt Landshut gebracht. Es bleiben nur mehr die Bauschwierigkeiten — von untergeordnetem Werth — die nach Wegfall der Carricatur „Ausgangspunct Taufkirchen" des allegirten Programms weiter gegen Landshut hin die nämlichen, wo nicht größer sein würden, wie zwischen Frontenhausen und Dingolfing; jene zwischen der Vils und der Bina sind ohnehin wenig erheblich.

Durch die hartnäckige Ignorirung der besagten Route-Comité-Eingabe hat das Landshuter-Comité, die Mutter Kreishauptstadt in eine so naturwidrige Stellung zur Tochter Provinz gebracht, daß der Glaube der Unterländler nicht ganz ungerechtfertigt erscheinen dürfte, daß den Erfindern dieses bizarren Planes das richtige Verständniß für die praktische Lösung dieser hochwichtigen Frage gänzlich mangle, daß sie an diesem zunächst unausführbaren Theil des Systems nur die Leimruthe zu erblicken glauben müssen, auf die sie gelockt werden sollen, um sie gegen die Octroyrung der ihnen verderblichen oberen Linie blind und stumm zu machen.

Der Anklang und die thatsächlichen Erfolge, die diese todtgebornen Projekte fanden, sind auch ganz dieser Anschauung gemäß, indem diese Vorlage trotz alles Lärmtrommelrührens überall in Niederbayern nicht angenommen wurde, welche Thatsache schwerlich — wie gesagt wurde — in der Dickköpfigkeit der Niederbayern, sondern vielmehr in der Ueberschwenglichkeit und eventuell zwanzigjährigen Zeitdauer der Ausführbarkeit

seinen Grund haben dürfte: Mit Euerer Zwanzig-Jahr-Vertröstung wird kein Hund aus der Hütte gelockt, viel weniger entflammt Ihr den nüchternen Hausverstand eines Niederbayen zur thatkräftigen Begeisterung. Und welches Thal verdient den Vorzug? Was soll primär, was secundär, was tertiär gebaut werden?

Die Interessen der drei größeren Städte Niederbayerns werden durch die Querbahn und ihre Anhängsel in der vorgeschlagenen Richtung keineswegs beeinträchtigt, was wir durch eine kurze Auseinandersetzung zu beweisen hoffen. Durch die verhältnißmäßig leicht herzustellende Vicinallinie nach Dingolfing, die im Interesse des ganzen Kreises wurzelt, wird die Hauptstadt mit jenen Landestheilen, welche die Querbahn und ihre Annexe durchziehen, in kürzeste Verbindung gebracht. Es sind dieß fast lauter Theile, mit deren Bevölkerung sie geistig, amtlich und geschäftlich in wechselseitiger Verbindung steht. Es ist dieß die Bevölkerung der schon aufgeführten Thäler der Aitrach, Isar, Vils, Bina, Rott, Isen, Traun und Salzach. Einer wohlhabenden, reichlich produzirenden und consumirenden Volksmenge von einer Viertelmillion werden plötzlich Thor und Markt der Stadt Landshut erschlossen. Noch mehr: die Kreishauptstadt soll auch nicht in Bezug auf die Zahl verkürzt, die Einsetzung weiterer Speichen in ihren zukünftigen fächerförmig ausgebreiteten Bahnplan nicht beeinträchtigt oder wohl gar gehindert werden*), wie dieß für Südniederbayern der Fall wäre, wenn die Linie Rosenheim-Landshut gebaut würde. Im Gegentheile ist die Anlage der Querbahn Grundbedingung der Entfaltung des Landshuter Planes nach Ingolstadt und der Hollethau, sowie secundär gegen Wasserburg zu.

Die Längenlinie München-Braunau wird durch die Querbahn in einer für die Anziehungskraft Münchens schon viel

*) Die Summe der Vortheile ist auf Seite der Kreishauptstadt und im viel höheren Grad als im Systemsplan des Landshuter Comité·

weniger empfindlichen Tiefe durchschnitten und leitet einen Theil des Verkehrs dieser Längenbahn über Landshut nach München, sowie sie Landshut in kürzeste Verbindung mit Wien und Triest bringt. Müssen da denkende Gewerbtreibende nicht selber zugeben, daß kein ihren Interessen feindseliges, sondern im Gegenhalt zur oberen Linie für sie vortheilhaftes Princip in der Querbahn mit ihren Flügelbahnen liegt? daß ihnen dieses System vorzüglich günstig ist, sowie daß sich nur doctrinäre geschraubte Voreingenommenheit oder andere aus nicht sachgemäßen Gründen entsprungene Starrheit sich der nach allen Seiten billigen, die Wohlfahrt von Stadt und Land zugleich förderenden Ausführung entgegen stemmen könnte? Müssen sie nicht selbst der natürlichen Entwicklung der naheliegenden provinzialen Verhältnisse den Vorzug geben gegenüber den ihnen vorgehaltenen unbarmherzig bei den Haaren herbeigezogenen fremdartigen Verkehrsgebilden, die in Niederbayern gar nicht wurzeln, daher die ihnen vorgehaltenen Linien allzumal über ihre Kreisgränzen hinausfallen?!

Ebenso wird allen obengenannten Gegenden und Bevölkerungen durch die Querbahn die Stadt Straubing wie mit einem Zauberschlage eröffnet.*) Wenn sie auch nicht unmittelbar

*) Der Hauptnutzen einer Bahn beruht weniger darauf, was von Außen in den berührten Ort hineingetragen wird, als vielmehr auf der inneren Entwickelung des Gewerbe- und Handelsfleißes, auf der Nichtbeschränkung auf den Lokalbedarf 2c., für welche Lebensentfaltung schon ein Strang genügt.

Angesichts dieses Erfahrungssatzes dürfte es doch sehr fraglich sein, ob es erste und würdigste Aufgabe des Comité der Kreishauptstadt war, außer Contakt, ja gegen den Willen der Provinzler vorzugehen, wodurch es bei der unbefangenen Einwohnerschaft eine Voreingenommenheit erzeugen mußte, die durch die wirkliche Sachlage nicht gerechtfertiget erscheint. Wenn nicht alles Gerechtigkeits- und Billigkeitsgefühl aus den maßgebenden Kreisen verbannt ist, kann das Landshuter Projekt doch nicht realisirt werden. Und der in der vorliegenden Schrift hinterlegte Protest gegen den Landshuter Plan dürfte kaum noch der letzte sein. Hätte das

vor ihren Thoren ausmündet, so ist doch vom Süden über Geislhöring kein Umweg, noch viel weniger ein solcher, der eine wesentliche Erschwerung des Verkehrs bedingte. Zudem ist der Bahnverkehr von dem der Straßen (mit den Lastthieren und Troßleuten des letztern) ganz verschieden, und steigen fast alle Reisenden, die kein Geschäft im Orte haben, nicht aus, wenn die Bahn auch ganz nahe vorbeiführt. Auch wächst der Nutzen, der den Bahnsträngen entfließt (wenn der Ort einmal einen hat), nicht agressiv mit der Zahl derselben, etwa mit zwei Strängen um's Doppelte, mit drei um's Dreifache, sondern nur mehr höchst unbedeutend. So gut die Starnberger ꝛc. nach München kommen, wenn auch ihre Bahn in Pasing einmündete, so gut werden die Querbahnleute, wenn sie es wollen, nach Straubing*) kommen, wenn sie auch nicht unmittelbar vor ihren Thoren ausläuft. Zudem steht Straubing die Abzweigung der Chamauer Bahn in Aussicht.

Da nach Antrag des Landrathes die Rotthalbahn zwischen Vilshofen und Passau (etwa von Birnbach durch's Wolfachthal) zur Ostbahn geführt werden soll, wäre der Stadt Passau auf zwei Wegen derselbe Vortheil geboten.

Und so können wir von der Querbahn überall nur Befriedigung berechtigter Ansprüche wahrnehmen und registriren.

---

dortige Comité einen Plan mit den nächsten Interessenten vereinbart, hätte es segensreich für den ganzen Kreis wirken und eine ehrenvolle Stellung einnehmen können. Durch das starre Festhalten an einer überall für verderblich gehaltenen Linie hat es aber Widerspruch und Bitterkeit heraufbeschwören müssen, die dem Comité nicht zur Ehre und Niederbayern nicht zum Segen gereichen können, und die nur geeignet sind, die Bahnangelegenheiten des Kreises auf die lange Bank schieben zu helfen.

*) Das Landshuter Comité will diese Stadt mit der Vizinalbahn-Farce Straubing-Landau abspeisen.

VI.

Linie Freilassing - Oetting - Vilsbiburg - Landshut - Ingolstadt - Gunzenhausen - Mannheim.

Das Landshuter Promemoria vom 1. Mai 1866, seine Kinder und Kindeskinder nehmen die an der Südwestspitze der Provinz liegende Kreishauptstadt als geographischen und commerziellen Centralpunct Niederbayerns ja gewissermassen Bayerns an, was beides entschieden unrichtig ist und wodurch sie in der nicht beneidenswerthen Lage sind, der Natur Zwang anthun zu müssen.

Die natürliche Folge ist, daß ferne Verkehrsverhältnisse gewaltsam in den Gesichtskreis gezogen werden, wobei häufig über die Grenze der Provinz' hinausgegriffen und außer dieselbe fallende Linien zunächst empfohlen werden. Dies geschieht auch bei dieser fraglichen Linie wieder. Sie würde, selbst wenn ein Schenkel davon in's Rottthal abliefe, Niederbayern nur wieder umsäumen.

Zwar hat sie der Landrath ebenfalls gutgeheißen, (resp. nur die Vicinalbahn durchs Rottthal), aber nachdem dessen erster Antrag diese Linie bis zur Vernichtung alterirt, kann deren Empfehlung in zweiter Reihe kaum für mehr als eine Höflichkeit gegen die Urheber derselben betrachtet werden. Hinterher wird die Inconsequenz und Nachgiebigkeit des Landraths als Ausfallthor und Waffe gegen dessen Hauptbeschluß ge- resp. mißbraucht. Recht Herr Rabl!

Nichts ist mehr geeignet, die Hinfälligkeit des Standpunctes des Promemoria augenfälliger zu beweisen, als daß es des Städtchens mit der Festungseigenschaft — Ingolstadt — als commerziellen Stützpunctes bedarf*), eines Stützpunktes, der

*) Nachdem die Hollethauer zuerst für diese Richtung geködert wurden, läßt die Brochüre diese Linie wieder mehr im Hintergrund und

inmitten der Handelsstädte München, Augsburg, Nürnberg und Regensburg in seiner ganzen commerziellen Unbedeutendheit glänzt. Und dann erst mit dem als dringend nothwendig dargestellten

betont die Kürzung Neufahrn-Eggmühl-Obertraubling. Weniger begreiflich ist, wie sich das Eisenbahn-Comité in Neuötting zu Gunsten der Landshuter Projekte die Richtung Mühldorf-Rosenheim zum Opfer bringen könnte, und in einer gemeinschaftlichen Eingabe an den Landtag zum Schleppträger der Landshuter Ueberschwänglichkeiten hat gebrauchen lassen können und zwar in demselben Augenblick, als der Bau der Bahn nach München beginnen sollte. Das Städtchen Neuötting hat eine so günstige Lage, daß in nicht mehr ferner Zeit und ohne sein Zuthun fünf Bahnstränge dort zusammentreffen werden. Um einem dringenden Bedürfniß abzuhelfen, ließ sich das dortige Comité verleiten, um einen sechsten, der wohl sobald nicht gebaut wird, einzugeben. Ob die Neuöttinger Interessen neben der direkten Bahn nach München eine Paralbahn (über Landshut) nach München so dringend erheischen, daß das Comité dortselbst sich zum Steigbügelhalter der Landshuter Schein-Prinzipreiterei hergeben mußte, wird der gesunde Menschenverstand der dortigen Einwohner auch ohne unser Urtheil bald herausfinden. Es constatirt jedenfalls den Mangel des Studiums der Situation und örtlichen Sachlage, daß die Leiter der Angelegenheit nicht sofort erkannt haben, daß die wohlverstandenen Verkehrsinteressen der Stadt nach Befriedigung der Ost-West-Richtung nach Regensburg gravitiren müssen, und daß die Abzweigung Dingolfing-Landshut auf Grund der Querbahn dieselben Vortheile nach Landshut und Ingolstadt zu bietet wie die direkte Bahn, gegen die ganz Niederbayern feierlich Protest einlegen muß. Die Bürger Neuöttings wollen gewiß nicht mitweben am Stück Tuch ohne Querfäden, nicht mithelfen an dem beweinenswerthen Knechtungsversuch gegen die Unterländler, an dem Raubbau des Landshuter Systems, der Niederbayern um die endlich doch entgegenreifende Frucht der drei Dutzend Millionen Gulden, die ihm durch den bayer. Eisenbahnbau aufgelegt wurden und werden, zu bringen trachtet. Die sechs Millionen Gulden, die der Bau nach Landshut kostete, müßten auch auf die Schultern Niederbayerns gelegt werden, und es müßte dieß seine Umgehung aus eigenen Mitteln bestreiten helfen, wie man dem Feinde abgenommene Kanonen umkehrt und gegen ihn wendet. Solche Schmach kann man dem besiegten Feind, nicht

und so trefflich in Zusammenhang gebrachten Verkehr: Rosenheim-Landshut-Ingolstadt-Gunzenhausen-Mannheim! Welchem, vom Schwindel haarspalterischer und falscher Prinzipienreiterei und Ueberschwänglichkeit nicht Ergriffenen wohl — bei einem Blick auf diese längst fertige Gabellinie Rosenheim-München-Augsburg-Ulm und Gunzenhausen rc. rc. das Lachen nicht auskäme?! In Nr. 287 der L. Z. von 1867 wird sogar die englisch-ostindische Post nach Landshut verwiesen, das übrigens, nach Illyrien sowohl als nach Brindisi, zu weit nördlich liegt. O Reklame!

Weiter bei der Betonung: Freilassing, Oetting, Vilsbiburg, Landshut, Ingolstadt, Gunzenhausen — wem drängt sich da nicht unwillkürlich die Frage auf: Besteht denn München mit seinen zwei Ost- und zwei Westlinien nicht mehr?! Oder werden diese sammt der Metropole abgebrochen und wird mit dem Material der Landshuter Plan ausgebaut?! Wir möchten die Volkswirthe und Gläubiger kennen, die jetzt schon an die Nothwendigkeit und Rentabilität solcher vervielfachter Parallinien glauben und Kapitalien zu ihrem Baue leihen möchten. Ja in drei Dezennien, wenn man bald 1900 schreibt, mag das anders sein.

Da die Stadt Landshut, so nahe bei der Metropole und eingekeilt zwischen diese und das viel mehr Handel treibende

---

aber dem Nachbar und Bruder, dem Gleichberechtigten und gleiche Steuerquote Entrichtenden, auferlegen wollen. Ja, die (primäre) Creirung dieser Bahn wäre ein Faustschlag in's Antlitz Niederbayerns, eine Verhöhnung seiner auf verfassungsmäßige Gleichberechtigung basirten Ansprüche. Sie würde im Verein mit der Rosenheim-Landshuter Bahn den Schwerpunkt Niederbayerns gleichsam in den äußersten Südwest-Winkel zwischen Vilsbiburg, Landshut und Taufkirchen verlegen. So wenig Landshut Niederbayern, so wenig ist sein Schwerpunkt in jener Ecke, und kein Unbefangener, — selbst wenn er vom Neuöttinger Comité wäre, — würde ihn dort suchen und finden. In der Partheinahme gegen die niederbayerische Querbahn dürfte das Comité die Gesammtbürgerschaft Neuöttings kaum hinter sich haben.

Regensburg sobald noch kaum eine Großstadt wird, zum Gedeihen und Glück seiner biederen Bewohner keinezu werden braucht, und wenn es wirklich dazu kommt (woran sie unsere vorgeschlagene Bahnsituation kaum hindern kann), noch viel Wasser in der Isar hinunterfließen wird, so erleidet es für bürgerliche, nicht ausschließlich Großhandel treibende Geschäftsleute gar keinen Zweifel, daß sie weit größere Vortheile von dem Dingolfinger in nächster Zeit ausführbaren Vorschlag genießen würde, als von dem idealen — nicht realen Plan des ihr octroyirten Programms.

Für den bürgerlichen Gewerbbetrieb hat jenes Publikum, das mit Pferden, Wagen und Troß aus der Umgebung kömmt, ungleich mehr Werth als jenes, welches mit der Bahn und weiter her kömmt, besonders wenn, wie hier der Fall, beides gepaart erscheint. Ihren Detailsgeschäftsbezirk läßt sich die bürgerliche Bevölkerung ungern durch den Bahnverkehr zerstö-stören und eine Haupthandelsstadt würde Landshut auch mit der direkten Bahn von Rosenheim in diesem Jahrhunderte kaum mehr. Aus gleichem oder vielmehr dem entgegengesetzten Grunde kann von uns Unterländlern die Priorität der oberen Linie, Rosenheim-Landshut, nicht zugestanden werden, weil, wenn diese zuerst gebaut würde, und wenn selbst die Nothwendigkeit der secundären unteren anerkannt würde, ihre Ausführung in dieser Generationsperiode und diesem Jahrhunderte nicht mehr zu erwarten wäre. Das Unterland hätte aber von der früheren Ausführung der oberen Linie den vollständigen Ruin seiner materiellen Interessen zu erwarten, während umgekehrt der Stadt Landshut nur Vortheile aus der unteren Linie erwachsen können.

Aus denselben Motiven fand auch der südöstliche Theil des Landshuter Vicinalplanes überall keinen Anklang, weil besonders die Dringlichkeit für's untere Isar-, Vils- und obere Rottthal, ehe die Hauptlinie vollendet, dem gesunden niederbayerischen Hausverstand nicht recht einleuchten will.

In Folge dessen konnte auch noch nie das vom Verfasser aufgestellte und in der Tagespresse wiederholt vorgeschlagene und vertheidigte System, — weil es eben nicht auf Willkür,

sondern auf den unwandelbaren Thatsachen der Geographie und der dermaligen Bahnsituation beruht und auf wirkliche, volkswirthschaftliche Verhältnisse gebaut ist, — in der Hauptsache, sondern stets nur in Nebensachen und mit fingirter Unkenntniß oder mit Schlagwörtern und Redensarten von der Gegenpartei bekämpft werden.

VII.

Linie Rosenheim-Landshut.

Eine direkte Bahn Rosenheim-Wasserburg-Landshut (die obere Linie) würde ganz Südniederbayern, die sogenannte Eisenbahnwüste, in noch höherem Grade isoliren als dieß schon der Fall ist, und die Nachtheile der Vereinsamung, wie sie unter Capitel „Südniederbayern" geschildert sind, noch bedeutend lästiger, drückender und fühlbarer machen. Alle niederbayerischen Parteien sind in der Erkenntniß ihrer Schädlichkeit und im Kampfe gegen ihre Realisirung einig. Als rein oberbayerisch würde sie Niederbayern nur auf etwa 3 Stunden berühren und würde im Verkehrsleben Niederbayerns nicht die geringste Aenderung bewirken können. Sie ist den materiellen Interessen Niederbayerns feindselig und dem vernachlässigten Theil desselben absolut schädlich. Ja sie würde der Stadt Landshut nicht einmal wesentlich nützen, wenn auch ihre Interessen allein maßgebend wären. Der größte Fehler des vielbesprochenen Promemoria, das auch in den Landshuter Eingaben wesentlich adoptirt, ist der, daß es diese Linie als Basis seiner ganzen Aufstellung gewählt, ein Fehler, der schon daraus zur Evidenz hervorgeht, daß sie durch das Votum des heurigen Landrathes in den Haupttheilen zerknickt worden und in's wohlverdiente Nichts zurückgesunken ist. So dankbar ganz Niederbayern einen brauchbaren, so getauften Vicinalbahnplan begrüßt hätte, so unwillig mußte es ein auf ganz falscher, außerniederbayerischer Grundlage beruhendes Machwerk ver-

werfen, was auch im Handels- und Gewerberath, im Landrath, bei der Versammlung in Passau, und in der Presse einmüthig geschah.

Wer dieses Urtheil unbillig finden will, den verweisen wir auf die Landshuter Eingabe zum Landrath von 1. Juli 1867, Beilage z. K. f. N. 180 Ziffer **I** u. **IV**, welche den Ausgangspunct für die Rott- und Vilsbahn nach Taufkirchen*) (hört! hört!) bei Erding — sage: Taufkirchen, eventuell — erst erst eventuell nach Vilsbiburg (wie gnädig) verlegt wissen will. Und dieses Vicinal-Sackgasse-System, so zweckmäßig ausgetüpfelt und so praktisch und haltbar wie ein Stück Tuch ohne Querfäden sollte das Blendwerk, das Spielzeug bilden, mit dem Südniederbayern, den Kern der Frage, die Erbauung der verhängnißvollen **Zwingburg,** genannt: Linie Rosenheim-Landshut, die seinem Verkehr für immer Fesseln anlegen müßte, verhüllt werden sollte.

Schon die Dingolfinger Route-Comité-Eingabe des Vorjahres legte Verwahrung gegen diese Linie ein und dennoch

---

*) Wir waren geneigt den Vorschlag dieses famosen Ausgangspunktes für Scherz zu halten. Erst die wiederholte Anempfehlung in den beiden Landshuter Blättern unmittelbar vor dem Erscheinen der alleg. Brochüre und in dieser selbst belehrt uns eines Bessern.

Dieß wäre also das seltsame Schlupfloch, in dem die Unterländler gleich Gimpeln gefangen werden sollen?! Journalistische Krakehlerei hat den Niederbayern schon viel dummes Zeug angedichtet und zugemuthet, und das Schweigen derselben für Beglaubigung ihres Unsinns gehalten: aber Dümmeres als dieses erbärmliche Schlupfloch in und aus dieser ihnen aufzunöthigenden Sackgasse hat ihnen zuzumuthen noch Niemand die Stirne gehabt. Den Unterländlern wässert der Mund schon nach diesem verlockenden Köder; die werden sich beeilen anzubeißen und in dieser selbst zu beschaffenden Falle abfangen zu lassen: wie jener Ochse, den die Volkssage mit dem Strick um den Hals auf den Thurm gezogen werden läßt und in dessem Zungeausstrecken auch Rathsherrnweisheit das Verlangen nach dem fetten Bissen erkennen zu müssen glaubte.

erfolgte die Eingabe des Landshuter Comité's um diese Bahn in der letzten Landtagssession. Dieser beklagenswerthe Schritt rief nicht nur schon berührte Entgegnungen in der Presse, sondern auch die Straubinger Eingabe an den Landrath von 1867 hervor, die sich eben so unwillig über das Landshuter Gebahren äusserte. (Vide Pass.-Ztg. Nr. 189, 190 u. 191 v. vor. Jahre.)

Der öffentliche und feierliche Protest, Namens der ½ Million Niederbayern rechts und links der Donau, deren Wohnorte unmittelbar auf der Querbahnlinie oder in deren Wirkungswelle zu liegen kommen sollen, wird in diesem Büchlein kategorisch ausgesprochen, wie es der Zweck dieser Schrift erheischt, gegen die Erbauung der — Niederbayern verderbenden Linie Rosenheim-Landshut, sowie Oetting direkt Landshut.

Was der Linie an universellem Werthe abgeht, wurde erfinderisch zu ersetzen gesucht durch einen wahrhaft gräulichen Götzendienst von bis zur Fälschung der öffentlichen Meinung, zur Selbstüberredung, ja Terrorismus, Ekel erregend, getriebenen Zeitungsreclame. Auch an die Sachlage nicht genug prüfenden Nachbetern fehlte es nicht. Der Landrath von Niederbayern, durch die vorgenommenen Projektirungen, aus dem bisherigen Pessimismus in dieser Sache gerüttelt, hat endlich offiziell den Stab über diese Linie und damit auch über das Gebahren seiner Vertheidiger gebrochen, was unter den obwaltenden Umständen keine kleine That war. (Das Landshuter Comité setzt seine Agitation trotzdem fort, ohne daß es gescheidten Leuten dort einfiele, es unloyal zu finden. Was haben da Landrathsbeschlüsse für einen Werth?!) Wir hoffen die Verwerflichkeit resp. Rückstellung dieser Linie in secundäre Reihenberechtigung zu beweisen, indem wir ihre Bedeutung zergliedern, die einzelnen Theile werthschätzen und sie erwägen:

A in ihrer internationalen,

B in ihrer nationalen, provinzialen und localen Bedeutung.

Ad A. Schon unter Capitel „Querbahn" wurde nachgewiesen, daß die gerühmte Kürze der Linie Rosenheim-Landshut auf einer täuschenden Ziffergruppirung beruht und daß die untere über Mühldorf und Dingolfing nach Geislhöring um 5 Stunden kürzer sei. Ebenso ist die untere (Freilassing-Oetting-Dingolfing-Geislhöring) auch die wichtigere, weil sie Triest und Stettin, die zwei nächsten Häfen der Adria und Ostsee, auf kürzestem Wege verbindet und solchen der bayerischen und fränkischen Industrie auf ihre natürlichen Absatzgebiete in Südöstreich, der Balkanhalbinsel, Aegypten, Levante und Nordafrika rc. bahnt, wenn auch der westliche Zweig nach Rosenheim früher gebaut werden soll, wofür wir übrigens noch keinen Brief haben.

Die Hauptsache ist aber, daß die untere beide Linien vereinigt, was um so leichter ist, als die Haidhausen-Braunauer-Bahn eine Vermittlungsachse bildet, so daß sie von den einzelnen Schenkeln am Berührungspunkte nicht auch schon gekreuzt werden muß, sondern für die Auf- und Abfallpunkte freiere Wahl läßt.

Für den internationalen Verkehr ist also die obere Linie (Rosenheim-Landshut) 1) nicht die kürzeste, 2) nicht die wichtigste, 3) nicht die zweckmäßigste, 4) gibt sie keine Grundlage für ein vernünftiges Vicinalbahnsystem, und 5) würde sie das allgemeine bayerische Bahnnetz nur um einen so geringfügigen Theil erweitern, daß der Kostenpreis in gar keinem Verhältniß zur Vervollständigung des allgemeinen Netzes stünde.

Die untere Linie bietet alle Vortheile, die hier negirt werden müssen; die Summe der Vortheile conzentrirt sich somit auf der unteren Linie.

Ad B. I. Die fragliche obere Linie wäre eine rein oberbayerische. Oberbayern hat aber folgende Hauptlinien bis zur Kreisgränze gerechnet: 1) Freilassing-München, 42 St. 2) Kufstein-Rosenheim 9 St. 3) München-Augsburg 16 St. 4) Ingolstadt 24 St. 5) Landshut 16 St. — Nebenlinien: 6) Reichenhall 4 St. 7) Miesbach 5 St. 8) Pasing-Weilheim-Peißen-

berg 14 St. 9) Tutzing-Penzberg 4 St.; — und es wird bald erhalten: 10) Braunau 30 St. 11) Berchtesgaden 4 St. 12) Schliersee 2 St. 13) Weilheim-Tyrol 15 St. 14) Landsberg-Buchloe 15 St. 15) Rosenheim-Neumarkt 20 St. 16) Freilassing-Oetting 13 St. 17) Ingolstadt-Pleinfeld 4 Stunden, ein großer Theil der Donaubahn: Oberbayern hat also fertige Bahnen 131 Stunden, im Bau begriffene 34 Stunden, zusammen 165 Stunden. Von der Querbahn (untere Linie) soll es den Löwenantheil, die zwei Schenkel und die Fortsetzung derselben bis Gangkofen mit etwa 34 Stunden erhalten, Niederbayern nur etwa 12 Stunden rechts und 12 Stunden links der Donau.

Niederbayern hat gegenwärtig etwa 40 Stunden, wovon die Hälfte wegens ihres Verlaufes an der Donau für es eigentlich nur auf halbem Werth steht. Durch die Linie Rosenheim-Landshut würde es erhalten 3 Stunden, und selbst der Ausgang seines Vicinalbahnsystems soll nach dem unbedeutenden Dörfchen Taufkirchen in Oberbayern verlegt werden. Ist dieser Antrag seiner Kreishauptstadt nicht mehr als stiefmütterlich?!

II. Auf dem Terrain, das diese Bahn durchschneiden soll, sind drei Längenlinien mit pyramidaler Zuspitzung gegen München fertig. Auf der ganzen Linie liegt kein einziger namhafter Ort mehr, der nicht an einem dieser drei Stränge berührt würde, oder so tief in ihrer Wirkungswelle liegt, daß es volkswirthschaftlich mit der unmittelbaren Berührung fast gleichbedeutend ist. Welchen Nutzen soll eine vierte Bahn dieser Gegend noch bringen, und welcher Nutzen soll umgekehrt der Stadt aus der Verbindung einer minderen Bevölkerung von kaum 2000 Seelen erwachsen? Die an die untere Linie fallenden Ortschaften sind alle tief in der „Eisenbahnwüste". Diese Linie bildet zugleich eine Basis für ein leicht ausführbares Vicinalsystem, das auch die meisten übrigen Orte berührt oder in seine Wirkungswelle bringt. Und alle diese sollen sich durch die Pseudo-Principienreiterei der Landshuter Aufstellung auf 20 Jahre vertrösten lassen, mit einer Sackgassebahn trösten lassen, deren Bau

in ihrer Ueberschwänglichkeit viel eher 120 Jahre bedürfte wie der Bau der Arche Noe?

III. Die Stadt Landshut hätte wieder keinen Profit, weil diese Bahn ihren Geschäftskreis zu Gunsten Münchens verengern müßte. Dafür bringen wir als Belege:

a. Der Waizen der Kreishauptstadt blüht nicht in Oberbayern, wo sie keine Amtsgewalt hat und wo die Braunau-Münchener Bahn ihren Einfluß bald noch mehr beschränken wird.

b. Wäre die Anziehungskraft der Metropole beim Kreuzungspunct Dorfen zu mächtig, als daß für Landshut noch etwas Merkliches abfiele, was sich in der Tiefe von Oetting ganz anders verhält, wo die Anziehungskraft schwächer, wo die Reisenden keinen Rückweg zu machen haben, wo sie der Eintritt in die Kreuzung, nach Landshut und wieder nach München führt.

c. Glauben denn die Bürger von Landshut, daß die Unterländler rechts der Isar, wenn ihre Vicinalbahnen bei Taufkirchen ausmünden würden, dann von dort 7 Stunden retour nach Landshut fahren würden, wie ihnen das Eisenbahn-Comité dortselbst glaubhaft machen zu wollen scheint?! Müßten sie nicht vielmehr glauben, daß diese von Taufkirchen ihre Reise nach Dorfen und München fortsetzen und dort ihre Bedürfnisse einkaufen würden?! Müßten da nicht Tausende von der Frequenz ihres Marktes ausgeschlossen werden?*)

---

*) Die Argumente, welche die Landshuter Denkschrift S. 34 et 35 bezüglich des Getreideverkehrs ꝛc. liefert, wären richtig, wenn Landshut noch keine Bahn hätte und es sich also um den Vorzug dieses oder jenes Ortes handelte. Da aber die so ganz unbedeutend dargestellten Bezirke noch keine Bahn haben, Landshut zur **einen** noch eine **zweite** oder **dritte** will, sinken sie zum Scheinbeweis herab und wird in Bezug auf den Getreidemarkt zum Gegenbeweis. Es bestätiget unsere Anschauung, wenn S. 36 angeführt wird, wie unverhältnißmäßig wenig Getreide per Bahn auf den Landshuter Markt kam, daß der Centralisirungsplan des Landshuter Comité den Schrannenverkehr nicht heben wird und durch dessen Verwirk-

d. Müssen sie nicht selbst einsehen, daß durch das unserseits vorgeschlagene und vertheidigte System die fächerförmige Ausbreitung des Landshuter Planes nach der Hollerthau und Ingolstadt &c. nicht hindert, sondern durch den Massenzufluß von Ost und Südost nur erst recht nothwendig werden könnte, daß ferner nur unrichtige Auffassung oder außersachliche Motive die für die Unterländler so schädliche obere Linie gleichsam als Existenzfrage für Landshut hinstellen konnte? Die Ausbreitung ihres Programms gegen Süden ist obendrein nur in secundäre oder tertiäre Reihe verwiesen. Der Zukunftsverkehr bewegt sich in Wagenladungen; ob die durchbrausen oder nicht, berührt den Ort, wo es geschieht, wenig. Die unbedeutenden Ortschaften, die diese Bahn berühren soll, als: Vicht, Vilsheim, Taufkirchen. — Die übrigen kommen schon an die Braunauer Linie zu liegen — haben zusammen keine 2000 Einwohner; und diese kleine Anzahl soll den Ersatz bilden für die 150,000 Einwohner Südniederbayerns, denen durch die Querbahn und ihre

---

lichung nur der Großhandel (der dort nicht recht daheim ist), nicht aber der bürgerliche Gewerbsbetrieb gewinnen würde, dessen beßte Kundschaft auf Schrannenwagen aus einem gewissen Umkreis — nicht aber aus Ungarn oder Italien — kommt. Auch der bedeutende Getreideversandt bestätiget unsere Ansicht nach mehreren Seiten, erstens, daß selbst eine Bahn schon genügt zur commerziellen Entwickelung, und zweitens, wenn das Centralsystem fertig wäre, weniger Getreide mehr auf den Markt käme. Ohne Lokalbedarf wurden 1865/66 675,000 Centner versandt, nur 4900 Centner sind per Bahn gekommen: Woher kam der ungeheure Ueberschuß? wohl auf Schrannenwagen aus der nächsten Umgegend, wo die bei den Detailgeschäften einkaufende Kundschaft mitkommt. Also weder zur Zu- noch Abfuhr ist ein Centralsystem absolut nothwendig. Wenn wir den **Abbruch** der Ostbahn bei Landshut beantragten, wäre dieser alleg. gegenschriftliche Beweis am Platze gewesen; so bestätiget er nur, daß die bestehenden Verkehrsmittel einstweilen genügen. Und wir wollen selbst die Entwickelung des Landshuter Programms, aber nicht schon von vornherein in der Art, daß das Unterland dabei zu Grunde gehen müßte, nur um der Kreishauptstadt ein halbes Jota mehr geben zu können.

leicht ausführbaren Annexe der Landshuter Markt geöffnet werden soll?

e. Der Zeitverlust und Mehraufwand über München, und wenn die Querbahn mit ihrem unvermeidlichen Zweige nach Dingolfing zu Stande kömmt, über Mühldorf nach Rosenheim ist ein so geringer und unwesentlicher, daß sich die Landshuter Agitation nicht im Geringsten lohnt.

Aber nicht allein der relative wirthschaftliche Minderwerth ist Hauptbestimmungsfaktor für die Verwerflichkeit der fraglichen Linie: sondern es muß auch der positive Schaden, der durch sie dem Unterlande direkt in der Gegenwart durch gänzliche Isolirung zugefügt würde, wie nicht minder die aus ihr entspringende Hintanhaltung der Population, der commerziellen und industriellen Entwicklung auf Generationen hinaus, wo nicht für alle Zukunft, als maßgebend betrachtet werden. Ihre Realisirung wäre nicht nur der Sturz und Niedergang des materiellen Wohlstandes der gegenwärtigen Land- und Volkswirthschaft, sondern auch die Erstickung der commerziellen und industriösen Lebensfähigkeit vor ihrer Geburt.

Die primäre Ausführung dieser oberen Bahn, ein Keulenschlag für ihre Verkehrsinteressen müßte die niederbayerischen Stiefkinder der Eisenbahnwüste zu wirklichen Schmerzenskindern herabdrücken und der Fluch derselben und ihrer Nachkommen müßte alle jene treffen, die die Hand zu einem so **ungeheuerlichen** volkswirthschaftlichen Mißgriff bieten könnten.

Aus allen diesen von Ziffer **I** — **III** und **Lit. a** — **e** ausgeführten Gründen kommt die obere Linie auch auf provinzialem und lokalem Gebiete weit hinter die vortheilhafte Querbahn zu stehen. Im Großen wie im Kleinen, im Ganzen wie im Einzelnen, auf nationalem und provinzialem Gebiete betrachtet, gewährt sie nicht entfernt den Nutzen der untern und wahren niederbayerischen Querbahn und muß daher dieser nachgestellt werden.

VIII.

Linie Landau-Straubing.

Will uns der geneigte Leser mit Lineal und Zirkel auf die Karte begleiten, so wird er so wenig als wir die Thatsache ignoriren oder läugnen können, daß Straubing um 2 Stunden nördlicher als Geislhöring liegt. Ferner wieder nicht, daß die gerade Linie von Süden nach den Haupthandelsplätzen im Nord und Nordwest über Geislhöring nach Regensburg, Nürnberg, nach Frankfurt, Cöln, Bremen und Hamburg, dann Eger, Leipzig, Berlin und Stettin, dem nächstgelegenen Ostseehafen, geht; endlich ebenso wenig den ungünstigen Parallel-Verlauf von Landau neben der Ostbahn nach Straubing. Sie leidet also an zwei Hauptnachtheilen: für den internationalen Verkehr, daß sie ungerechtfertigt die Ausbeugung von Gangkofen nach Reisbach, Landau, Straubing und den Rückweg südwestlich nach Geislhöring einen Gesammt-Umweg von 8 Stunden involvirt; für den provinzialen: daß die beiden in Niederbayern sich kreuzenden Bahnen gerade im Herzen der Provinz ohne zwingende Umstände und Motive auf einen verhältnißmäßig kleinen Raum zusammengedrängt werden würden. Auch müßte das Hinunterdrängen der Querbahn nach Landau ihre lokale Rentabilität schwächen, da sich die Verkehrswelle in dieser Gegend mehr aufwärts als abwärts bewegt. Unser Verbesserungsvorschlag will die Bahn von Gangkofen über Frontenhausen, Dingolfing und Geislhöring nach Straubing und von da nach Cham geleitet wissen, welcher Verlauf weder einen Umweg nach Straubing involvirt, noch die Abzweigung nach Cham beeinträchtigt. Wegen letzterer besteht das einzige Bedenken, ob diese reine Kürzungsstrecke, da man über Regensburg und Schwandorf allerdings auf Umweg eben auch dahin gelangen kann, wegen der Herstellung einer Donaubrücke schon so bald in Angriff genommen werden kann, als es im Interesse Straubings und Niederbayerns wünschenswerth erschiene, und

ob nicht der Bahn von Arnschwang durch den Wald nach Passau die Priorität gebühre. An die Reihe wird und muß sie gewiß kommen, wenn es auch secundär wäre (vide Cap. X. et XI.). Das vollendete System berührte Straubing fast in der Form eines Andreaskreuzes, wenn auch der Südwestbalken nicht unmittelbar vor ihren Thoren eingefügt würde.

Im Vertrage der bayer. Ostbahngesellschaft soll übrigens ein Paragraph stehen, dessen Anwendung die parallele Annäherung Landau-Straubing von vornherein unmöglich macht.

In der Zusammenfassung aller dieser Umstände und Motive wurzelt die Ueberzeugung, daß Straubing nicht als Ausmündungspunct gewählt werden kann, ohne daß bedeutende volkswirthschaftliche Interessen damit verletzt würden, und daß mit dem Ersparniß, das aus einer Verkürzung des Bahnkörpers um mehrere Stunden entfällt, schon die allenfalls größeren baulichen Hindernisse der Linie Dingolfing-Geislhöring bewältigt werden können.

* * *

Das Erscheinen der neuesten Denkschrift des Landshuter Eisenbahn-Comité „Die nördliche Verlängerung der Brenner-Linie in Bayern“ macht noch folgende Kapitel nothwendig:

IX.

Die Kürzungen Neufahrn, Obertraubling, Regensburg, u. Traunstein-Altenmarkt-Wasserburg.

Um der Linie Rosenheim-Landshut wenigstens einen Schein von Berechtigung zu geben, mußte die Kürzung Neufahrn-Obertraubling erfunden werden. Sie ist 9 Stunden (nicht, wie die Denkschrift angibt, 4,6 St.) lang und müßten die Wasserscheiden des kleinen und großen Laberthales, dann die der Pfatter überstiegen werden, und erforderte ein Baukapital von 3 Millionen. Dennoch würde der Umweg

über Geiselhöring nur um 2 Stunden abgekürzt.*) Die einzige Chance der Landshuter Linie: die größere Annäherung an die Horizontallinie Rosenheim-Regensburg, geht durch die verlängerte Neubaulinie, die incl. dieser Kürzung 35 Stunden betrüge, wieder verloren. Das auffallend geringe und kostspielige Kürzungsresultat erklärt sich aus dem zweimaligen Abweichen der projektirten Bau- von der Horizontallinie oberhalb Landshuts nach West, unterhalb nach Ost.

Die für die allgemeine Situation ganz werthlose Kürzung Traunstein, Altenmarkt, Wasserburg wäre 11 Stunden lang und mit circa $3\frac{1}{2}$ Millionen herstellbar, die ebenfalls nutzlos, nur um das Steckenpferd des Landshuter Comité's zu satteln, ausgegeben werden müßten, weil die Differenz für die Route Salzburg-Regensburg zu Gunsten der unteren Linie noch immer circa 18 Stunden betragen würde.

Und so müßten allenthalben Berge oder die Stadt Landshut versetzt werden, um eine einigermaßen leidliche Situation zu schaffen.

Der Hauptnachtheil der Südnord-Querbahn in der Höhe von Landshut ist nämlich die zu große Annäherung an die gleichen Verlauf nehmende über München und Ingolstadt. Nicht ganz mit Unrecht hat dieses Projekt daher auch die Einsprache der Münchner hervorgerufen.

Die Fortsetzung der Tyroler Bahn von Rosenheim bis gegen Erharding zur Vermählung mit dem Ostarm und der Braunauer Bahn bringt sie in einen zweckmäßigen Abstand von der westlichen Parallinie, verleiht ihr Aussicht auf Prosperität und verscheucht die Concurrenzbesorgniß der Münchner. Obendrein würde der Verkehr vom Salzkammergut 2c. nach Böhmen durch

---

*) In 99 Jahren, wenn das Privilegium der Ostbahngesellschaft erloschen, mag diese Strecke wohl Berechtigung und Aussicht auf Bau haben.

den 30stündigen Umweg über Landshut auf die Linz-Budweis-Bahn verdrängt.

Die Horizontallinie Triest-Leipzig schneidet die Donau oberhalb Vilshofen bei Pleinting, also mehr als 20 Stunden östlich von Landshut. Die engere zwischen den beiden unumgänglich Haupt-Route-Plätzen Salzburg und Regensburg berührt Altötting und Dingolfing, die noch engere zwischen Neuötting und Geiselhöring die Orte Gangkofen, Frontenhausen, Dingolfing, Mengkofen. Dieselbe horizontale Linie in ihrer Verlängerung fällt nach Bremen.

Da die Horizontallinie die kürzeste ist, fallen schon alle unfern derselben westlich liegenden Städte, als:

1) Nürnberg, Bamberg, Göttingen, Kosel, Osnabrück, Emden, noch in die engste Verkehrssphäre dieser Südost-Nordwestlinie.

Weiter alle östlich abfallenden gehören absolut in diese Kürzung, als da einige aufgeführt werden:

2) Bayreuth, Lichtenfels, Coburg, Gotha, Mühlhausen, Hildesheim, Hannover, Celle, Hamburg-Altona mit ganz Schleswig-Holstein.

3) Halle, Magdeburg, Braunschweig, Lübeck, Wismar, Rostock, Stralsund.

Diese geographische Thatsache ist an und für sich schon so klar, daß die Unmassa Distanz-Angaben der Landshuter Brochüre (wenn sie solcher nicht blos als Zierde beigegeben sind) nicht das Geringste daran widerlegen können.

Wir wollen den Beweis aber auch noch mit Ziffern versuchen.

A. Süd-Nord-Verkehr:

Schon unter Cap. IV. Querbahn haben wir mit den Ziffern der Gegner nachgewiesen, daß von Rosenheim via Landshut zum Nordausgangsthor Geiselhöring sind

	37 Stunden,
via Gangkofen, Dingolfing, Geiselhöring . .	32 „
Differenz zu Gunsten der unteren Linie	5 Stunden.

B. Südost-Nord-Verkehr:

a) Die Linie Salzburg resp. Freilassing mißt bis Rosenheim 22 Stunden,
Rosenheim, Landshut . . . . 26 „
Landshut, Geiselhöring . . . . . . 11 „
Geiselhöring, Regensburg . . . . . . 9 „
68 Stunden.

b) Die Linie Salzburg resp. Freilassing eventuell Traunstein, Neuötting (letztere mit 11 Stunden lassen wir weg, was für beide Theile gleich ist) . . 13 Stunden,
Neuötting, Landshut . . . . 16 „
Landshut, Geiselhöring . . . . 11 „
Geiselhöring, Regensburg . . . . . . 9 „
49 Stunden,

gegenüber

c) Freilassing, Neuötting . . . . 13 Stunden,
Neuötting, Dingolfing, Geiselhöring . . 17 „
Geiselhöring, Regensburg . . . . . . 9 „
39 Stunden.

Die Dingolfinger Linie kürzer gegen lit. a) um 30, gegen lit. b) um 10 Stunden.

Auch mit der Kürzung Neufahrn-Obertraubling kann die Landshuter Linie noch nicht aufkommen.

d) Rosenheim, Landshut . . . . 26 Stunden,
Landshut über Eggmühl, Köfering, Obertraubling, Regensburg (wie von jeher) 18 „
44 Stunden,

e) Rosenheim via Dingolfing, Geiselhöring 32 Stunden,
Geiselhöring, Regensburg . . . . . . 9 „
41 Stunden,
zu Gunsten der Dingolfinger Linie 3 Stunden.

f) Freilassing, Neuötting, Landshut . . . 29 Stunden,
Landshut, Köfering, Regensburg . . . 18 „
47 Stunden.

Bilanz zu Gunsten der Dingolfinger Linie 6 Stunden.

An Baulinien

schlägt das Landshuter Eisenbahn-Comité vor, resp. die Ausführung seines Planes machte folgende Neubaulinien nothwendig:

a)	Rosenheim, Landshut	26 Stunden,
b)	Kürzung Neufahrn, Obertraubling . .	9 "
c)	Freilassing, Neuötting, Landshut . . .	29 "
d)	Kürzung Traunstein, Altenmarkt, Wasserburg	11 "
		75 Stunden.

Da sich bei Neuötting oder Erharding die zwei Arme Rosenheim-Oetting u. Freilassing-Oetting, eventuell Traunstein, in eine einzige Linie vereinigen, ergeben sich Distanzen Rosenheim, Gangkofen, Dingolfing, Geiselhöring . 32 Stunden,
Freilassing, Oetting . . . . 13 "

45 Stunden.

Die Baulinie Dingolfing-Geiselhöring kürzer
um die Kleinigkeit von . . . . 30 Stunden.

(Ließe man auch die Correktion Traunstein, Altenmarkt, Wasserburg fallen, ergibt sich noch ein mehr von 19 Stunden.)

Der Geldpunkt. Die Meile wird durchschnittlich zu 666,000 fl. Baukosten berechnet. Der Kostenaufwand für obige 75 Stunden betrüge in runder Summe 25 Millionen Gulden. Der auf Grund dieser Linie entwickelte (oder verwickelte) südniederbayerische Vicinalbahnplan (Beil. v. K. f. N. Nr. 180) mindestens $8\frac{1}{2}$ Mill., Summa $33\frac{1}{2}$ Mill. Gulden. Ueber Abzug obiger 11 ausfallenden Stunden zu $3\frac{1}{2}$ Millionen bleiben immer noch 30 Mill. Gulden.

Für die Linien Rosenheim und Freilassing-Oetting über Dingolfing nach Geiselhöring zu zusammen 45 Stunden = 15 Millionen Gulden.

Für ein auf Grund dieser Querlinie auszuführendes, vernünftiges und vorläufig genügendes Vicinalbahnsystem etwa 2 Millionen, in Summa 17 Mill. Gulden.

Ergibt sich zu Gunsten der Dingolfinger Linie immer noch ein Ersparniß von 13, beziehungsweise 10 Mill. Gulden.

Provinzialpuncte. Die Vorschläge des Landshuter Comité's betreffen bis auf eine Kleinigkeit außerniederbayerische Bahnen. Durch ihre Realisirung würde Niederbayern vollständig umgangen und vom Zukunftsverkehr ausgeschlossen. Niederbayern speziell müßte sich 4 Millionen und darunter eine Mehrausgabe von 3 Millionen sich auflegen lassen, um den dauernden Ruin seiner Volkswohlfahrt selbst zu bezahlen, für das laufende Jahrhundert die Eisenbahnen von seinem Gebiet fern zu halten und auf seinen Antheil am Weltverkehr zu verzichten.

Wer, außer der Landshuter Denkschrift, hätte noch die Stirne, den niederbayerischen Volksstämmen eine so craße Unkenntniß seiner eigenen Interessen, die Selbstuntergrabung seiner materiellen Wohlfahrt, ja den schmachvollen Mord seiner eigenen Zukunft zuzumuthen?

Wahrlich, hätten wir noch die Zeiten des Mittelalters, die Härte und Unbilligkeit, die in den Landshuter Vorschlägen gegen die ganze Provinz Niederbayern liegt, müßte einen neuen Städte- und Bauernkrieg heraufbeschwören.

X.

Linie Straubing-Cham.

Ueberwiegende Gründe sprechen für den Ausgangspunkt der Südstrecke in Geislhöring. Dafür sprechen aber wieder überwiegende Gründe für die Nordabzweigung nach Cham oder Furth, von Straubing aus. Wird diese Linie der Ostbahngesellschaft überantwortet, so ist auch der Betrieb nicht complizirt. Wohl den wichtigsten Grund für den Anschlußpunct Straubing bildet die Donau. Während des Kriegsjahres 1859 sahen wir die Anstrengungen des Kaiserstaates Oesterreich, Mehl und andere Proviantvorräthe donauaufwärts bis Straubing und von da per Achse nach Tyrol verbringen zu lassen. Aehnliches,

und nicht blos in Kriegsjahren könnte auch nach und von Böhmen geschehen.

Viel wichtiger und näherliegend ist aber der Transport der böhmischen Kohle auf dieser Kürzungsstrecke an die Donau. Für sie wird Straubing ein Hauptstapelplatz. Das wohlfeilste Transportmittel: der Wasserweg steht diesem bedeutenden Handelsartikel hier zu Gebot, und auf dem Rücken der Donau und ihrer Nebenflüße wird er sich gleichmäßig über das ganze Stromgebiet dieses mächtigen Flußes verbreiten können. Untersuchen wir die Distanz-Verhältnisse der unteren Linie (Dingolfing-Geislhöring), in der Richtung nach Böhmen, gegenüber dem Umwege via Landshut.

Die gerade (Horizontal-) Linie Rosenheim-Furth durchschneidet die Isar unterhalb Dingolfing, volle 10 Stunden östlich von Landshut. Der Kreuzungspunct der beiden Horizontallinien Salzburg-Regensburg mit Rosenheim-Furth trifft nahezu auf — Frontenhausen. Schon daraus erhellt zur Genüge, daß die Orte Dingolfing, Frontenhausen und Gangkofen, wie schon oben erwähnt, so ziemlich die Mittelpuncte des auszufüllenden Feldes im umspannenden fertigen Eisenbahnrahmen, in Wirklichkeit bilden, und daß naturnothwendig jede wesentliche Abweichung von diesen Mittelpunkten mehr oder minder Umweg sein muß. Aehnlich dem theoretischen Beweis verhält sich in Wirklichkeit die Stundenzahl der verschiedenen Linien; und zwar

A. von Tyrol:

1.	Von Rosenheim, via Gangkofen, Dingolfing, Geiselhöring	32 Stunden,
	Geiselhöring, Straubing, Cham . . .	17 „
		49 Stunden.
2.	Via Landshut, Geiselhöring	37 Stunden,
	Geiselhöring, Regensburg, Schwandorf, Cham	34 „
		71 Stunden,

3. Via Landshut, Neufahrn, Kürzung Obertraubling, Regensburg	44	Stunden,
Regensburg, Schwandorf, Cham . . .	25	"
	69	Stunden.
4. Via Landshut, Geiselhöring	37	Stunden,
Geiselhöring, Straubing, Cham . . .	17	"
	54	Stunden.

Bilanz überall zu Gunsten der Dingolfinger Linie von 5 bis zu 20 oder 22 Stunden.

B. Vom Salzkammergut:

1. Von Salzburg resp. Freilassing über Rosenheim, Landshut, nach Geiselhöring .	59	Stunden,
Geiselhöring, Straubing, Cham . . .	17	"
	76	Stunden.
2. Freilassing via Kürzung Traunstein, Altenmarkt, Wasserburg, Landshut, Geiselhöring	47	Stunden.
Geiselhöring, Straubing, Cham . . .	17	"
	64	"
3. Von Salzburg resp. Freilassing, Altötting, Landshut	29	Stunden,
Landshut, Straubing, Cham	28	"
	57	Stunden.
4. Freilassing, Altötting, Dingolfing, Geiselhöring	30	Stunden,
Geiselhöring, Straubing, Cham . . .	17	"
	47	Stunden.

Bilanz zu Gunsten der unteren Linie um 29, beziehungsweise 17 und 10 Stunden, wobei zu bemerken ist, daß die Kürzungen sogleich keine Aussicht auf Ausführung haben, somit nur die Verlängerung über Landshut **circa 30 Stunden** in Betracht kommt.

Auf Grund der vorstehenden thatsächlichen Distanzangaben ergibt sich das Fazit bezüglich des Salztransportes ganz leicht. Um nicht durch Wiederholung zu ermüden, werden die für den Salztransport maßgebenden Ziffer, gleichsam zur Rekapitulation, summarisch vorgetragen.

Das durch 4stündige Bahn mit Freilassing verbundene **Reichenhall** und das in gleiche Verbindung kommende Berchtesgaden sind die bayerischen Hauptsalinen, welche Orte die Denkschrift als für ihr Fahrwasser sehr ungünstig gelegene Klippen mit bedeutsamem Schweigen umschifft.

Als maßgebend für den Ueberblick sind die Städte Regensburg und Straubing hinreichend.

1. Von Reichenhall-Freilassing via Rosenheim, Landshut, Ostbahn, Regensburg, . . 72 Stunden.
2. Auf demselben Weg nach Straubing . . 67 „
3. Mit den Kürzungen Traunstein-Wasserburg u. Neufahrn-Obertraubling, Regensburg 57 „
4. **Via** Freilassing, Neuötting, Landshut, Köfering, Regensburg . . . . . . 51 „
5. **Via** Freilassing, Oetting, Landshut, Straubing . . . . 48 „

gegenüber der unteren Linie

6. Reichenhall-Freilassing, Oetting, Dingolfing, Geiselhöring, Regensburg . . . . . 42 „
7. Auf demselben Weg nach Straubing . . 38 „

Praktischen Werth haben nur die Zahlen unter Ziffer 1 und 2 gegenüber 6 und 7; die unter Ziffer 3, 4 und 5 angegebenen Distanzen könnten erst zur Geltung kommen, **wenn** der Bau der, für die allgemeine Situation fast ganz werthlosen Kürzungsstrecken beabsichtiget, was über den Gesichtskreis der jetzigen Generation hinaus liegen dürfte.

Wir pflichten bei, wenn die Denkschrift S. 31 sagt: „Unsere Salinen werden bald jeder einzelnen Stunde Kürzung bedürfen“: Aber der Umweg über Landshut gegenüber der untern Linie über Dingolfing beträgt nach Regensburg und

Straubing 30 volle Stunden. Selbst wenn die sogenannten Kürzungsstrecken zu zusammen 20 Stunden mit einem Aufwand von 13 Millionen für den Verkehr gepflastert würden, betrüge der Umweg via Landshut noch immer über 10 Stunden. Gegenüber so handgreiflichen Vortheilen, wie sie die untere Linie dem Salztransport gewährt, ist die Tarifberechnung nach $\frac{1}{1000}$ Kreuzern, wie sie die Schrift S. 32—33 bringt, entweder Luxus oder Ironie.

Mit solchen augenfälligen Thatsachen in der Hand dürfte einiger Zweifel über den Nutzen und die Beweiskraft der vielen Distanz-Angaben der allegirten Denkschrift nicht ganz ungerechtfertigt erscheinen; und dann auch noch, ob ihre scharfsinnige Gruppirung zur Klärung oder Verhüllung der wirklichen Entfernungsverhältnisse beigegeben ist. Nach früherer Kundgabe zu schließen, sind diese Distanz-Angaben durch den Unternehmer und Direktor der Privathandelsschule zu Landshut, Herrn Eckl, gesammelt und der Schrift als Attribut nationalökonomischer Gelehrsamkeit beigegeben worden. Es handelt sich im concreten Falle nur um die innere Ausfüllung eines bereits bestehenden Eisenbahnrahmens, von dem obendrein bereits genaue Messungen, durch die generelle Projektirung, maßgebenden Ortes hinterliegen, daß sie (die Distanz-Angaben) gegen die natürlichen, geographischen und ziffermäßigen Thatsachen nichts beweisen können, weil diese naturgemäß unbeugsam sind, dürften unsere wenigen Entfernungs-Berechnungen, die sich auf die Annäherung der verschiedenen Routen an die gegebene Horizontallinie und einige faktische Stundennachweise stützen, darthun. Wahrlich, diese vielen Distanz-Angaben der gegnerischen Denkschrift dienen vielmehr zur Verwirrung der Sachlage, als (wie der Titel sagt) zur Klärung derselben. Freilich! im Trüben ist gut fischen.

IX.
Die niederbayerische Querbahn als Verbindungsglied der mitteldeutschen Süd-Nordbahn noch einmal.

Seitdem der Verfasser das Kapitel „Querbahn“ niedergeschrieben, ist ihm von mehreren Seiten erfreuliche Kunde zugekommen, daß die Verwirklichung seiner längst gehegten, und schon 1864 in der Presse ausgesprochenen Idee: der mitteldeutschen Süd-Nordbahn, welche die drei Meere Deutschlands auf kürzestem Wege verbindet, und sein heiß geliebtes Niederbayern endlich in die Wirbel des Weltverkehrs mit einzieht, allmählig heranreift, was ihn bewegt, nochmal auf dieses Kapitel zurück zu greifen.

So steht im österr. Volksfreund Nr. 218 vom 21. Sept. 1867: „Der Bau der Bruck a. M.-Leobener Bahn ist seit einiger Zeit in Angriff genommen. Die Arbeiten sollen derart forcirt werden, daß ihre Vollendung im Rohen, wenn nicht schon vor Ablauf dies Jahres, so doch bestimmt bis zum Februar kommenden Jahres entgegen zu sehen ist. Nicht minder wünschenswerth wäre auch die baldige Inangriffnahme der Arbeiten Leoben-St. Michael und deren schleunigste Durchführung.“

Leoben liegt etwa 10 Stunden herwärts von Bruck a. M. nach Salzburg und St. Michael weiter aufwärts im Murthal, und wahrscheinlich der Vereinigungspunkt für noch zwei Strecken, einerseits von Villach, anderseits von Wörgl kommend, um von da über den Radstädter Tauren nach Salzburg oder (wie die meisten Techniker glauben) nach Straßwalchen zum Anschluß an die Kaiserin Elisabethbahn geführt zu werden. Angesichts der Raschheit, mit der in Oesterreich einmal begonnene Bahnen ausgebaut werden, ist es nicht unwahrscheinlich, daß bis zum Beginn des nächsten Dezenniums dieser für Bayern so günstige Ausläufer des südösterreichischen Bahnsystems in Salzburg angekommen sein wird. Das letzte Glied der langen Eisenkette von Triest bis Stettin ist die kaum 40stündige Strecke von

Freilassing nach Geiselhöring. Die bayerischen Salinen bedürfen, wie der internationale Süd-Nord-Verkehr dringend dieser Strecke, um den 45stündigen Umweg über München und eventuell den 30stündigen über Landshut abzuschneiden. Säumt Bayern mit dem Bau von Freilassing, eventuell Traunstein aus, so baut Oesterreich von Straßwalchen über Mattighofen nach Braunau, und Bayern hat wieder eine Concurrenzbahn und verliert das Erträgniß für die 13stündige Strecke Freilassing-Altötting. Durch den Westarm von Mühldorf bis Rosenheim wird diese wichtige Bahn auch mit Tyrol, Italien und dem ligurischen Meer verbunden, sowie zur Vervollständigung die Kürzungsstrecke Straubing-Cham nothwendig ist.

Mit der europäischen Wichtigkeit verbindet dieser letzte Ring (Freilassing, Oetting, Dingolfing, Geiselhöring und Straubing, Cham) die Schienenstränge, die Mittel-Deutschland vom äußersten Südpunkt bis zum äußersten Nordpunkt umklammern, — die erfreuliche Thatsache, daß er mitten durch Niederbayern und Südniederbayern, diesen durch den Bahnbau am meisten geschädigten Theil Bayerns — gezogen werden muß, wenn er seine völkerverbindende Aufgabe vollständig erreichen soll.

Wäre es keine unnütze, undankbare und unmögliche Aufgabe gewesen, den einen Theil mit dem Westarm der Querbahn (Rosenheim, Mühldorf, Dingolfing, Geiselhöring) bis zur Vollendung der Brennerbahn fix und fertig herzustellen und die Speiche Oetting-Freilassing später einzusetzen — so ist es nach diesem bedauerlichen Säumnisse Ehrenpflicht Bayerns, das letzte Glied in die Verbindung ausgedehnter, fertiger Systeme sowohl, als der bayerischen Längenbahnen unter sich rasch einzufügen und eine ungerechtfertigte Lücke im bayerischen Bahnnetz selbst zweckmäßig auszufüllen.

Aus diesen Umständen erklärt sich die Dringlichkeit und Priorität dieser Bahn vollständig. Kein Bahnprojekt in Bayern ist mehr so dringlich, keine Provinz Bayerns so vernachlässiget wie Niederbayern. Die niederbayerische Querbahn eröffnet dem Weltverkehr wieder eine Straße mehr und erlöst zugleich Niederbayern aus der künstlich erzeugten Vereinsamung.

Auf der niederbayerischen Querbahn wird vorzugsweise der Verkehr stattfinden — und ohne sie auf die Route Linz-Budweis-Franz-Josephs-Bahn gedrängt werden — zwischen dem Salzkammergut, Steiermark, Südösterreich, Triest und Böhmen, Schlesien, Pommern, Posen und Polen und zwar über die Cap. **IX.** schon angeführten norddeutschen Städte und Länder:

1) Innsbruck, Wörgl, Klagenfurt, Villach, Radstätter Tauren, Salzburg,
2) Triest, Agram, Graz, Bruck a. d. Mur, Leoben, Ischl, Salzburg und über Bayern (Freilassing, Altötting, Dingolfing, Geiselhöring, Straubing, Cham) nach
3) Pilsen, Franzbahn-Eger, Leipzig, Berlin,
4) Pilsen, Prag, Dresden, Frankfurt a. d. Oder, Stettin,
5) Prag, Liegnitz, Breslau, Posen, Danzig, Königsberg.

Für die k. bayerische Regierung dürfte es eine ungleich würdigere Aufgabe sein, mit 15 Millionen dem unermeßlichen Zukunftsverkehr aus so vielen Ländern und Städten eine kürzeste Bahnstraße zu eröffnen und den berechtigten Ansprüchen einer Provinz gerecht zu werden, als mit einem Aufwand von 30 Millionen einen Umweg zu bauen und dadurch den Verkehr wenigstens theilweise von Bayerns Gränzen abzuscheuchen, einen treuesten Volksstamm zu beleidigen, und seine berechtigten Hoffnungen in den Koth zu treten.

XII.
Resultate und Schluß.

Fassen wir die logischen Ergebnisse der vorliegenden Abhandlung in ihrer Totalität zusammen, so müssen wir nothwendig zu folgenden Schlüssen kommen:

Erstens: a) Die obere Linie (Rosenheim-Landshut) beherrscht das kleinste internationale Verkehrsgebiet. (Der größte Theil dessen, was man ihr vindiziren will, ist auf Umwegen bis zu 30 Stunden gewaltsam bei den Haaren herbeigezogen.)

b) Erfordert entgegengesetzt den beschränkten Raum- und

Wirkungsverhältnissen dieses seines Gebietes eine unverhältnißmäßig verlängerte Neubaulinie, also einen Mehraufwand von vielen Millionen Gulden.

c) Negirt das Bedürfniß Niederbayerns, schließt diese Provinz vollständig vom Mitbesitz und Mitgenuß der Vortheile einer Eisenbahn und von der Mitbetheiligung am Weltverkehr aus, entzieht ihr die einzig praktische Grundlinie für ein Provinzialbahnnetz und bringt sie um ihr Anrecht, das sie sich durch Mitübernahme der bayerischen Eisenbahnbauschuld theuer erkaufte.

d) Ist sogar gegen die wohlverstandenen Interessen der Kreishauptstadt selbst und sinkt die enorme Agitation, da diese schon eine Bahn hat und ihr durch Einsetzung des Verbindungsgliedes Landshut-Dingolfing von der niederbayerischen Querbahn (unteren Linie) wieder der Löwenantheil geboten ist, — auf welches Arrangement das dortige Comité aus nicht bekannt gegebenen Gründen nicht eingehen will, — zur mittelalterlichen Eifersüchtelei und egoistischen Maßlosigkeit herab.

Zweitens, daß die Ausbeugung der Querbahn von Gangkofen über Reisbach und Landau nach Straubing ebenfalls eine verlängerte Baulinie erheische, für den internationalen und provinzialen Verkehr schädlich, für die Nordfortsetzung Straubing-Cham unnöthig und den Staatsvertrag mit der Ostbahngesellschaft verletzend sei.

Drittens, daß die Querbahn (Geiselhöring-Dingolfing-Frontenhausen-Gangkofen-Mühldorf-Wasserburg-Rosenheim, dann Erharding-Oetting-Tittmoning-Freilassing, endlich Straubing-Cham) in internationaler u. provinzialer Hinsicht (in Nieder- u. Oberbayern) überwiegende Bedeutung habe, dann als Grundlage für die allmählige Ausbreitung eines förmlichen südniederbayerischen Provinzialbahnnetzes wie zur Vervollständigung des ganzen bayerischen Bahnsystemes die kürzeste und zweckmäßigste Linie bildet und dadurch den Ansprüchen von Stadt, Städtchen und Land gerecht wird, mithin die größte Summe der Vortheile für sich hat.

Mit diesen Argumenten, gegründet auf ziffermäßige geographische Thatsachen und faktische Zustände des niederbayerischen Volkswirthschaftslebens, und den daraus gezogenen natürlichen Consequenzen und logischen Schlüssen, dann daraus sich ergebendem Nachweis des absoluten Bedürfnisses und Dringlichkeit des Baues für Gegenwart und Zukunft können wir vertrauuungsvoll unseren Plan und Vorschlag dem unbestrittenen persönlichen Tiefblick des Herrn Handelsministers, der k. Generaldirektion, dann der geklärten Ein- und Uebersicht des hohen Gesammtministeriums vorlegen, auf daß solches ihn wohlwollend und befürwortend der allerhöchsten Sanction unterbreiten wolle.

Mit diesem auf so triftige Gründe und solche Evidenz der Thatsachen gestützten Gesuche zur richtigen und nutzbringenden Vervollständigung des bayerischen Eisenbahnsystems, zugleich Grundlage zur allmähligen Erweiterung und Vervollkommnung des zukünftigen Provinzialbahnnetzes, können wir getrost und zuversichtlich wagen, vor die übrigen Gesetzgebungsfaktoren, die beiden hohen Kammern Bayerns, zu treten, auf daß sie diesen Plan genehmigen, die Geldmittel bewilligen und die möglichst baldige Ausführung empfehlen und bevorworten.

Begeistert und schwärmend für das Wohl unserer Mitbürger, Gesinnungs- und Zeitgenossen, — ihrer Kinder und Kindeskinder in Nieder- und Oberbayern, — für die Erhöhung des Nationalwohlstandes Gesammtbayerns, laden wir die resp. Comité aller jener Orte, die unmittelbar an die empfohlenen Linien zu liegen kommen, und die aller jener Orte, die mehr oder minder in Mitgenuß und Mitleidenschaft gezogen werden, geziemend ein, uns, — wenn nöthig, mit allen gesetzlich erlaubten Mitteln — im ernsten Streben zur Erreichung dieses anstrengungswürdigen Zieles unterstützen zu wollen zur Ehre, Würde und ferneren Selbständigkeit des heiß geliebten Bayerlandes unter seinem erhabenen Beherrscher, dem jugendlichen

König Ludwig II. von Bayern.

Oeffentlicher und feierlicher Protest!

In Anbetracht der evidenten Thatsachen, daß die, vom Eisenbahn-Comité der Kreishauptstadt Landshut beantragte Linie Rosenheim-Landshut, im Gegenhalt zur niederbayerischen Querbahn von Rosenheim nach Regensburg und Straubing um 5 (mit der Kreuzung Ergoldsbach-Obertraubling um 3) Stunden länger wäre; von Salzburg nach Regensburg und Straubing aber einen 30stündigen Umweg involvirte, der sich durch die vorgeschlagene Kürzung Neuötting direkt Landshut erst auf 10 Stunden reduzirte — mithin beide Linien für den internationalen Verkehr von untergeordneten und minderen Werth wären, als die niederbayerische (untere) Querbahn.

In Anbetracht, daß die Vorschläge des Landshuter Comité incl. der unzeitgemäßen fürs allgemeine Bahnnetz ganz werthlosen Kürzungen eine um 30 Stunden längere Baulinie und einen Mehraufwand von mindestens 10 Millionen Gulden erforderte:

wird gegen die primäre (der niederbayer. Querbahn vorhergehende) Creirung und Realisirung der oben angeführten Linien:

1) Namens der 33,000 Menschen, deren Wohnorte unmittelbar an der Längenachse der niederbayerischen Querbahn von Gangkofen bis Geiselhöring zu liegen kommen;
2) Namens weiterer 120,000, in etwas größerem Abstand wohnende, in Summa Anderthalbhunderttausend Südniederbayern, deren soziale Existenz durch die bezeichneten Linien bedroht, und deren (primäre) Erbauung die Vernichtung ihrer materiellen und commerziellen Lebens- und Entwickelungsbedingungen nothwendig zur Folge haben müßte;
3) Namens von etwa 350,000 an- und über der Donau Wohnender, deren Interessen (wenn auch minder) dennoch absolut durch die zwei allegirten Bahnlinien geschädiget würden.

Namens dieser halben Million niederbayerischer Interessenten (die enorme Mehrheit der Bevölkerung dieser Provinz) die sich durch ein Opfer von circa Anderthalbdutzend Millionen Gulden für den Eisenbahnbau Bayerns, die Durchsetzung dieß Gebiets durch Staatsbahnen und Einverleibung ins bayerische Bahnsystem erkauft zu haben glauben, wird hiemit

öffentliche und feierliche Verwahrung

eingelegt **gegen** die Eingangs erwähnten für Niederbayern verhängnißvollen und unheilschwangeren Linien Rosenheim-Landshut und Neuötting-Landshut, und alle einschlägigen Aufstellungen des Landshuter Comité, die angelegt sind, den Hauptausbau des bayerischen Bahnsystems zu beeinträchtigen, und die Provinz Niederbayern zu umgehen, vom Weltverkehr auszuschließen und in einen Sack zu verweisen.

Weiter wird Verwahrung eingelegt gegen die Verdächtigungen der Denkschrift des Landshuter Comité „die nördliche Verlängerung der Brennerbahn ꝛc.“, daß die südniederbayerischen Thäler „ödeste, verkehrssterile“ Gegenden seien, in denen kein einziger nennenswerther Ort sich vorfinde.*)

---

*) Ein neues, eklatantes, um nicht sagen zu müssen abscheuliches Beispiel der Geringschätzung, wenn nicht Verläumdung des niederbayerischen Gewerbefleißes, liefert die Landshuter Reklame-Hydra in Nro. 7 und 8 der Landsh. Ztg. von 1868. Es brennen unwillkührlich die Fragen auf der Zunge: Welchen unverhältnißmäßigen Vorsprung da die Kreishauptstadt aufweisen kann? Welchen hervorragenden Standpunkt nimmt seine Fabrik- und industriöse Entwickelung ein?! — Hat der Herr Verfasser noch gar keine Klage über die Mangelhaftigkeit des postalischen — namentlich Nord-Südverkehr aus Niederbayern vernommen. Hält er die Unterländler für so nativistisch einfältig, daß sie ihm glauben, es werden Bahnen wegen des Lokalverkehrs gebaut, und die bekannten Böotier brauchten überhaupt nichts als — zu zahlen?! Wie vermöchte er 7 Thäler mit einer Längenbahn befriedigen? und wann würde diese gebaut? 1900 und —?!

Die Resultate der niederbayerischen Eisenbahn-Comité-Versammlung zu München am 15. Dezember 1867,

welcher der Verfasser — durch das schätzbare Vertrauen seiner Mitbürger mit abgeordnet — anzuwohnen die Ehre hatte, zeigten, soweit es der allgemeine Charakter der gefaßten Beschlüße, die sich auf Spezielles nicht erstreckten, zuließ, eine sehr erfreuliche Uebereinstimmung mit den Gedanken desselben — von ihm lange vorher im Manuscript hinterlegt, — welches zur Zeit der Versammlung bereits zum Druck eingesendet war.

Diese Versammlung niederbayerischer Eisenbahn-Comité-Abgeordneter war — für einen so exponirten Posten, wie es München für Niederbayern ist — sehr zahlreich vertreten (mit 21 Comité), ging in sehr würdiger Haltung vor sich — und nahm gleichsam den Charakter einer ungesuchten und daher unvorbereiteten und unwillkührlichen Massen-Demonstration an, deren imposanter Eindruck noch durch die Theilnahme vieler Comité-Abgesandter aus Oberbayern wesentlich verstärkt wurde.

Eine unbeabsichtigte imposante Massendemonstration, nicht nur für die maßgebenden Kreise, sondern auch, um aller Welt zu zeigen, daß die niederbayerischen Volksstämme das Bedürfniß fühlen, vollständig ins Bahnnetz verstrickt zu werden, und daß sie den Zeitpunkt für gekommen erachten:

Um unserem längstbekannten Gegner die Haarspalterei zu erleichtern, wagen wir Distanz-Differenzen von 5—30 Stunden vorzulegen, da können wir Stunden ablassen, und braucht er sich mit Bruchtheilen nicht zu plagen. — Ueber die Unzweckmäßigkeit der Querbahn mag er sich tröſten; sie nimmt auch Längenlinien auf. Den Umweg Landau-Straubing helfen wir mit bestreiten und auf der Suche nach einem Isarübergang, der ihm endlich auch unterhalb Landshut vorzuschweben scheint, könnten wir als Wegweiser dienen und Dingolfing als geeigneten Punkt bezeichnen.

ihre berechtigten Ansprüche geltend zu machen und sich nicht länger als die Kümmerer unter ihren Bruderstämmen betrachten und behandeln zu lassen.

Die wirkliche Ausführung der Beschlüsse, dieser in ihrer Art einzigen Versammlung wird constatiren, daß nicht nur die Hauptrichtung nach Geiselhöring geleitet werden muß, sondern auch, daß die Abzweigung durchs Rotthal, wie es sich gebührt, in Niederbayern, von Gangkofen ab, gemacht werden muß, wenn sie zweckmäßig wirksam sein soll; daß ferner der Ausgangspunkt dieser Strecke an die Ostbahn bei Vilshofen stattfinden wird müssen.

Für die westliche Abzweigung (Neumarkt-Landshut-Ingolstadt) wird aus sehr begreiflichen, klingenden und zwingenden Gründen ebenfalls nicht Neumarkt a. R., sondern erst das linke Isarufer bei Dingolfing gewählt werden können.

Und so sind die in diesem Büchlein hinterlegten Gedanken des Verfassers theils schon bestätiget und bekräftiget, theils werden sie ihre praktische Erhärtung in nicht zu ferner Zukunft empfangen.

In freudiger Ueberraschung (eine so große Uebereinstimmung so vieler zum Theil widerstrebender Interessen, in einem, auch von ihm in der Hauptsache entworfenen, einheitlichen Plan, hatte er nicht zu hoffen gewagt) konnte er daher die Wahrnehmung mit heim nehmen, daß es keineswegs Selbsttäuschung war, wenn er in der Einleitung die Vertretung von 600,000 Interessenten ankündigte. Es kommen noch die Hollethauer dazu, wenn sie auch, aus unbegreiflichen Gründen, nicht für das vereinbarte Programm stimmten, das ihre Interessen gerade so vertritt, wie das abgeworfene, für das sie votirten. —

Getrost kann daher der Verfasser seinen Plan und seine Karte, als das zutreffendste Bild der Gestaltung des niederbayerischen Bahnnetzes in nächster Zukunft seinen lieben Landsleuten und Allen, die es interessirt, empfehlen.

Dringlichkeit
und Priorität der niederbayerischen Querbahn.

Lebensfrage für Niederbayern.

In Erwägung, daß die österreichische Regierung gleichsam im Stillen riesige Anstrengungen macht, ihr Bahnsystem zu erweitern, in deren Folge ein neuer Ausläufer desselben binnen wenig Jahren in Salzburg ankommen dürfte, an den sich für Bayern und Niederbayern unermeßliche Verkehrserweiterungen und Vortheile knüpfen lassen.

In Erwägung, daß kein Bahnprojekt mehr ein so ausgedehntes Verkehrsgebiet erschließt, daß keine Strecke mehr wie die Querbahn eine 45stündige Kürzung erwirkt, ohne welche der Verkehr auf den nur 25stündigen Umweg außer Bayerns Gränze (Linz, Budweis ꝛc.) gedrängt würde.

In Erwägung, daß kein bayerisches Bahnprojekt mehr gleich diesem ½ Mill. Menschen in den Weltverkehr miteinzieht, für die dessen Herstellung *wahre Lebensfrage* ist, der vernachläßigsten Provinz des Königreiches gerecht wird, sein internes System zweckmäßig verbindet und vervollständiget, mithin den ausgiebigsten wirthschaftlichen Nutzen schaffen muß.

In Erwägung endlich, daß der Bau dieser Linie, der sich eine ganze Netzanlage anreihen wird, als rein innere Angelegenheit keiner schleppenden Vertragsverhandlung mit Nachbarstaaten bedarf.

In Würdigung aller dieser Umstände dürfte für die maßgebenden und entscheidenden Kreise die dringendste Empfehlung liegen, der fraglichen Bahn die *Priorität* oder doch wenigstens die *gleichzeitige Inangriffnahme* mit den als so dringlich gepriesenen Strecken München-Buchloe (deren spätere Ausführung den Verkehr keineswegs über die Landesgränzen verweist) und Donauthalbahn vindiziren zu wollen.

Nachschrift.

Wenn schon Gelehrten und Schreibern von Profession Mängel zu vermeiden nicht ganz möglich ist, wird sie der gütige Leser bei der Arbeit eines ungelehrten Mannes aus dem Volke entschuldigen, dem nicht Aussicht auf Erwerb, sondern augenblicklich drohende Noth und Gefahr der geliebten Heimath-Provinz die Feder in die Hand gedrückt.

Diplomaten und Advokaten mögen sich mit schlangenglatten Worten immerhin bedienen: die Volksstimme — kennzeichnet ein derber Anschlag. Ist eine gewisse Derbheit nicht ganz vermieden, so liegt im concreten Falle die Ursache in der vexatorischen Vorspiegelungsmanie der Widersacher, bei der obendrein überall der Pferdefuß des Vorwurfes nativistischer Beschränktheit und der auf sie gebauten Spekulation durchblickt, was Bitterkeit nothwendig erzeugen muß.

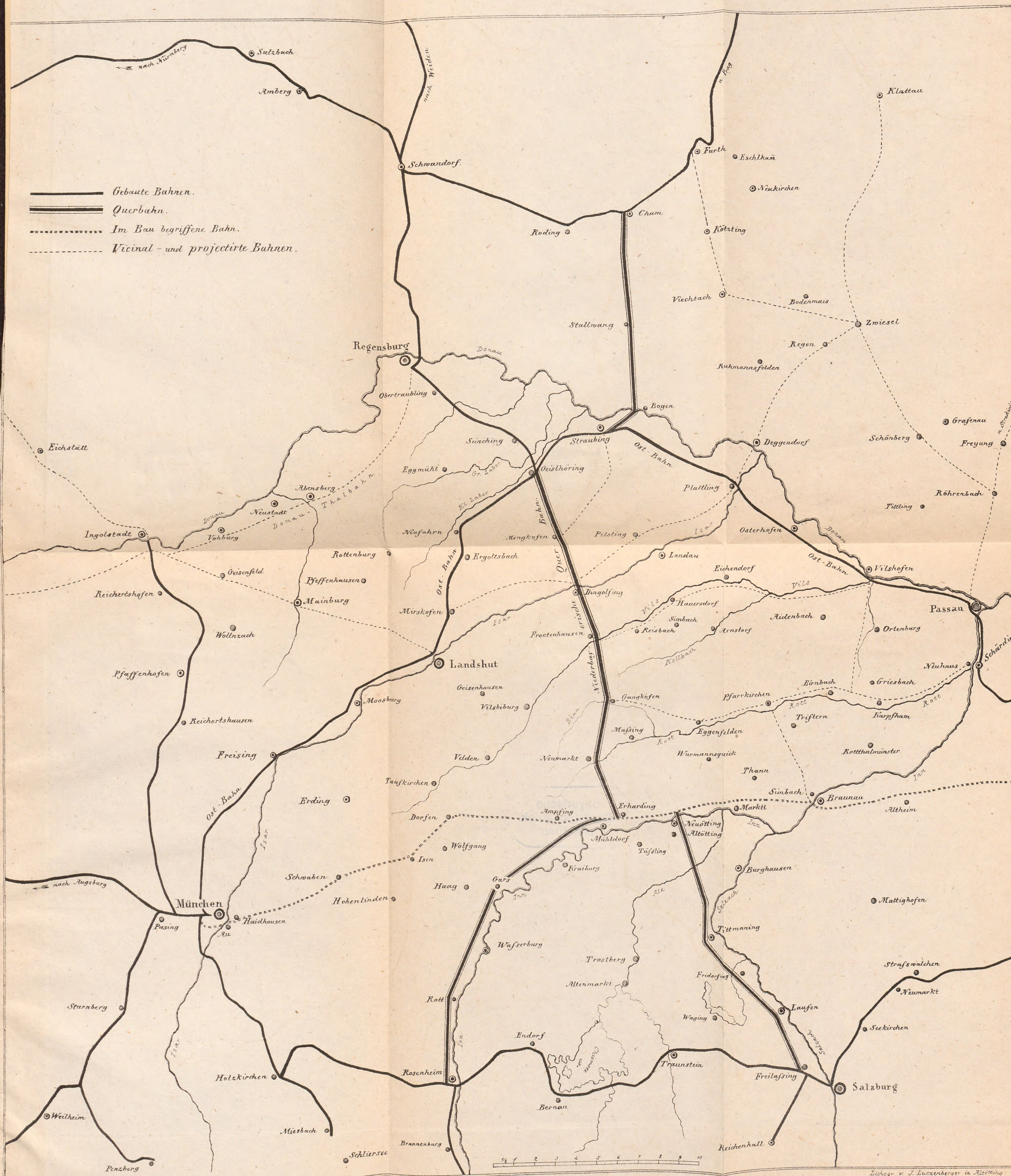
Wehe! dem Volksstamm, dessen Verweichlichung so weit fortgeschritten wäre, daß er solchen Vorwurf, gepaart mit der dreisten Zumuthung, sein eigenes handelspolitisches Todesurtheil (das in der Hauptposition der Gegner liegt) zu unterschreiben, ohne gebührende Zurechtweisung derer, die es thun, sich gefallen ließe.

Der Tag von München hat gezeigt, daß der niederbayerische Volksstamm seine Kraft noch nicht verloren, trotz ungünstiger Verhältnisse und widerstrebender Interessen, eine Einheit zu entwickeln, geeignet, hohe Ziele zu erstreben und unbillige Eindrängerei und Fallenstellerei zurückzuweisen.

Wiederholungen sind nicht alle unabsichtlich stehen geblieben. So gewandten Gegnern gegenüber, die absichtlich vergessen, daß die Vorsorge für die Einzelgemeinde dort aufhören muß, wo die durch sie bedingte Schädlichkeit für das Ganze (hier das internationelle und provinzielle Interesse 2c.) beginnt, und die todtschweigen die Thatsache, daß das Prestige der größern Städte durch den Besitz einer Linie (hier Ostbahn) gesättiget erscheint, können gewisse Wahrheiten nicht oft genug wiederholt werden.

Uebrigens hat die Landshuter Tagespresse in diesem Genre das Menschenmöglichste geleistet, und in der Reklame für das Lieblingsprojekt alles bisher Dagewesene weit übertroffen.

Gedruckt bei J. Lutzenberger in Altötting.



Lithogr. v. J. Lucxenberger in Altötting

Inhalt.

		Seite
Vorbemerkung		3
Einleitung. Das Mandat		5
	Abhandlung:	
I.	Bayern	12
II.	Niederbayern	16
III.	Südniederbayern. Südostaltbayern	26
	Priorität der verschiedenen zu erbauenden Strecken	32
IV.	Die Querbahn	33
V.	Vicinalbahn-System	40
VI.	Linie Freilassing-Oetting-Vilsbiburg-Landshut-Ingolstadt-Gunzenhausen-Mannheim	47
VII.	Linie Rosenheim-Landshut	51
VIII.	Linie Landau-Straubing	59
IX.	Die Kürzungen Neufahrn, Obertraubling, Regensburg, und Traunstein-Altenmarkt-Wasserburg	60
X.	Linie Straubing-Cham	65
XI.	Die niederbayer. Querbahn als Verbindungsglied der mitteldeutschen Süd-Nordbahn noch einmal	70
XII.	Resultate und Schluß	72
Oeffentlicher und feierlicher Protest		75
Die Resultate der niederbayerischen Eisenbahn-Comité-Versammlung zu München		77
Dringlichkeit und Priorität der niederbayerischen Querbahn. Lebensfrage für Niederbayern		79
Nachschrift		80

Schnitzer, Karl

Die Niederbayerische Querbahn oder: die Linien Freilassing-Altötting einer- und Rosenheim-Mühldorf anderseits, Vereinigung beider auf der Lä ngenachse der München-Braunauerbahn; deren dreivereinigte Fortsetzung über Neumarkt, Gangkofen, Frontenhausen und Dingolfing nach Geiselhöring, dann von Straubing nach Cham; als letztes Verbindungsglied der mitteldeutschen Süd-Nordbahn von der Adria an die Ost- und Nordsee ; zugleich Haupt-

Altötting 1868